EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis
20 Juillet 1912

VIE AU GRAND AIR

VEDRINES BAT SES PROPRES RECORDS

Védrines bat les records du monde (200 kil. en 1 h. 10 m. 50 s.) sur Deperdussin, 140 ch. (magnéto Bosch, hélice Chauvière) devant Prévost : 2e ; sur Deperdussin, 100 ch. en 1 h. 13 m. 1/5.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **CAMPÉADOR** ED. PINAUD

Concours de Jeffries

BON N° 23

Quels sont ces adverbes?

ACHETEZ :

Livres et Magazines,
Romans, Guides,
Livres de Luxe,
Livres rares,
Reliures de Luxe.

Librairie des Champs-Élysées

(88, Champs-Élysées)

BUREAUX D'ABONNEMENTS
pour
EXCELSIOR
et les
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

Livres et Magazines,
Cartes postales,
Photographies,
Estampes, Gravures,
Papeterie, etc.

9, Avenue de l'Opéra.

(Tél. 200-89)

Pneu

Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 *5, Rue Denis-Poisson, PARIS* Téléphone : 540 72

CYCLES LA MARQUE **AUTOS**

ALBATROS

RÉPUTÉE DANS LE MONDE ENTIER

Henri BILLOUIN ✣ INGÉNIEUR CONSTRUCTEUR

104, Avenue de Villiers, PARIS

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES AUX EXPOSITIONS
91 VICTOIRES SUR 92 COURSES EN 1911

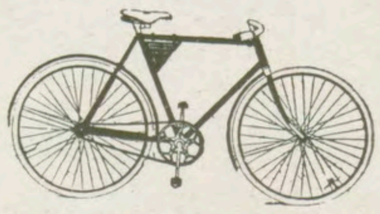
Agents dans les principales villes == Facilités de paiement

Grand stock de Voitures automobiles d'occasion.

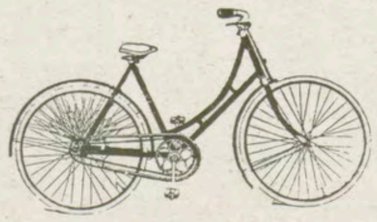
... ... de toutes marques, vérifiées, mises au point, marche garantie ... ..

Photos et prix sur demande

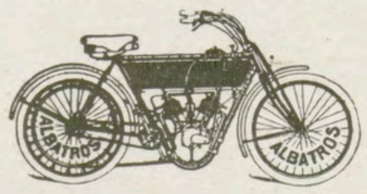
Moteurs neufs et d'occasion, Accessoires, Pièces détachées - *Catalogue franco*



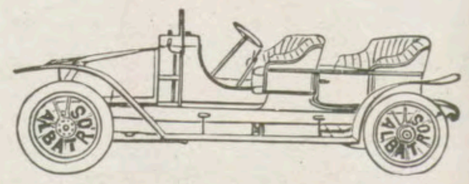
BICYCLETTES pr HOMMES
Neuves, *depuis*... ... ... **130** fr.
D'enfant, *depuis*.. ... ... **80** fr.



BICYCLETTES pour DAMES
Neuves, *depuis*... ... ... **150** fr.
Fillettes, *depuis* ... ... **90** fr.



MOTOCYCLETTES
Neuves, *depuis*... ... ... **550** fr.
D'occasion, bon état, toutes marques, *depuis*... ... **150** fr.



AUTOMOBILES
Spécialité de voitures a 4 cylindres, complètes, *depuis*... **6.000** fr.

La Vie au Grand Air

N° 722 — 20 Juillet 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger . . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie July 20 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

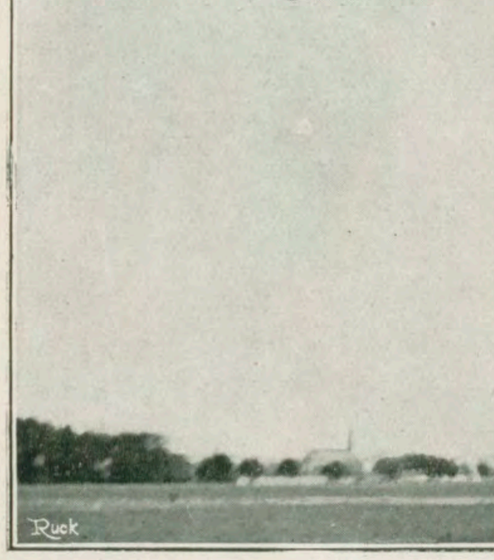
Photographies de notre envoyé spécial)

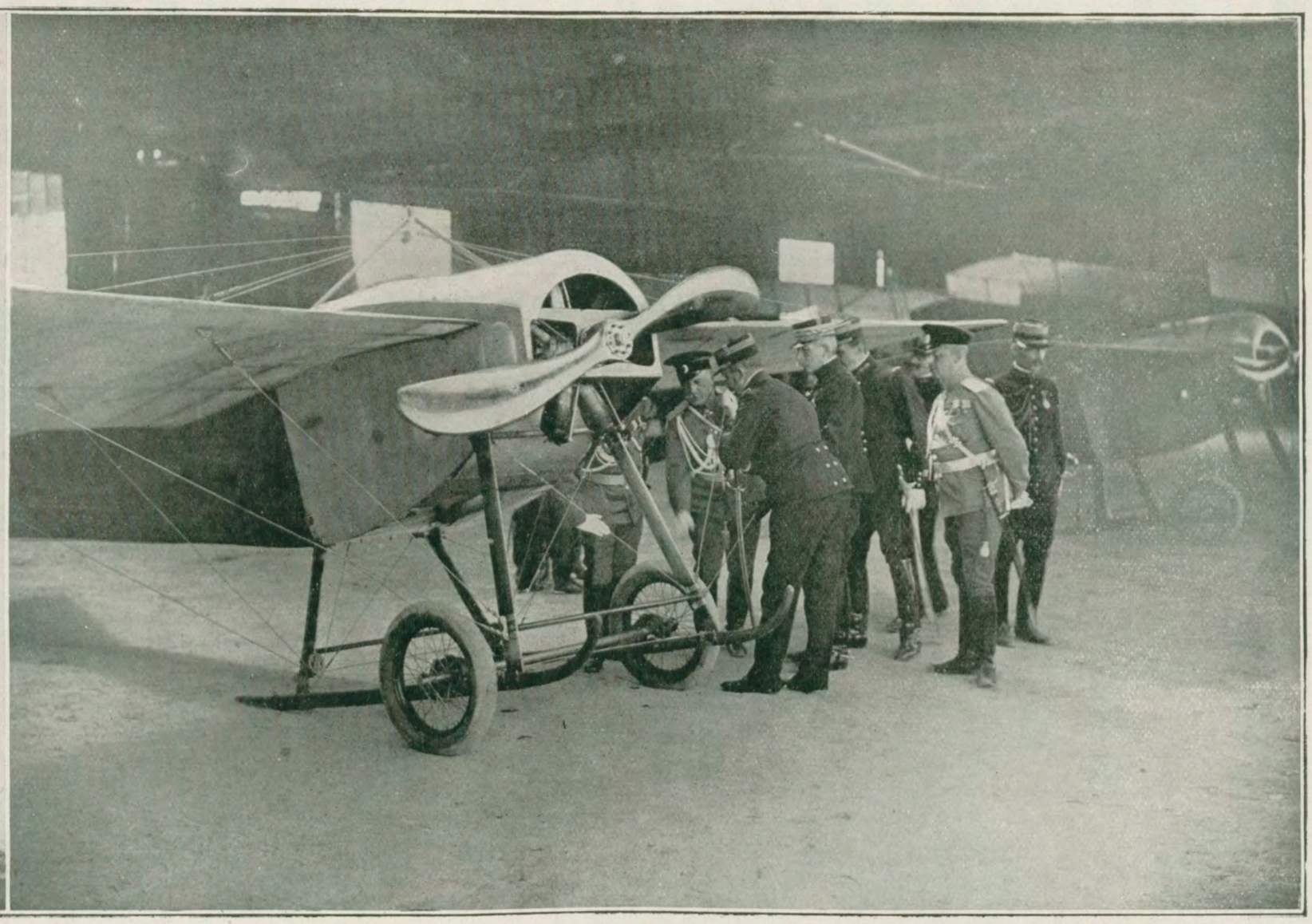
LE TOUR DE FRANCE : LAPIZE ET SALMON AU COL DU TELEGRAPHE (1)

Lapize et Salmon franchissent le tunnel du Col du Télégraphe dans la cinquième étape, l'une des plus terribles du parcours. Dans cette étape, Christophe remportait sa troisième victoire consécutive et était ex-æquo du classement général avec Defraye. Lapize finissait 2e et remportait l'étape suivante. (Bicyclette La Française, pneus Dunlop). Defraye et lui étaient alors les premiers du classement et Christophe passait 3e.

1. Voir p. 562, 565, 568 e 573.

LES RECORDS D'AVIATION





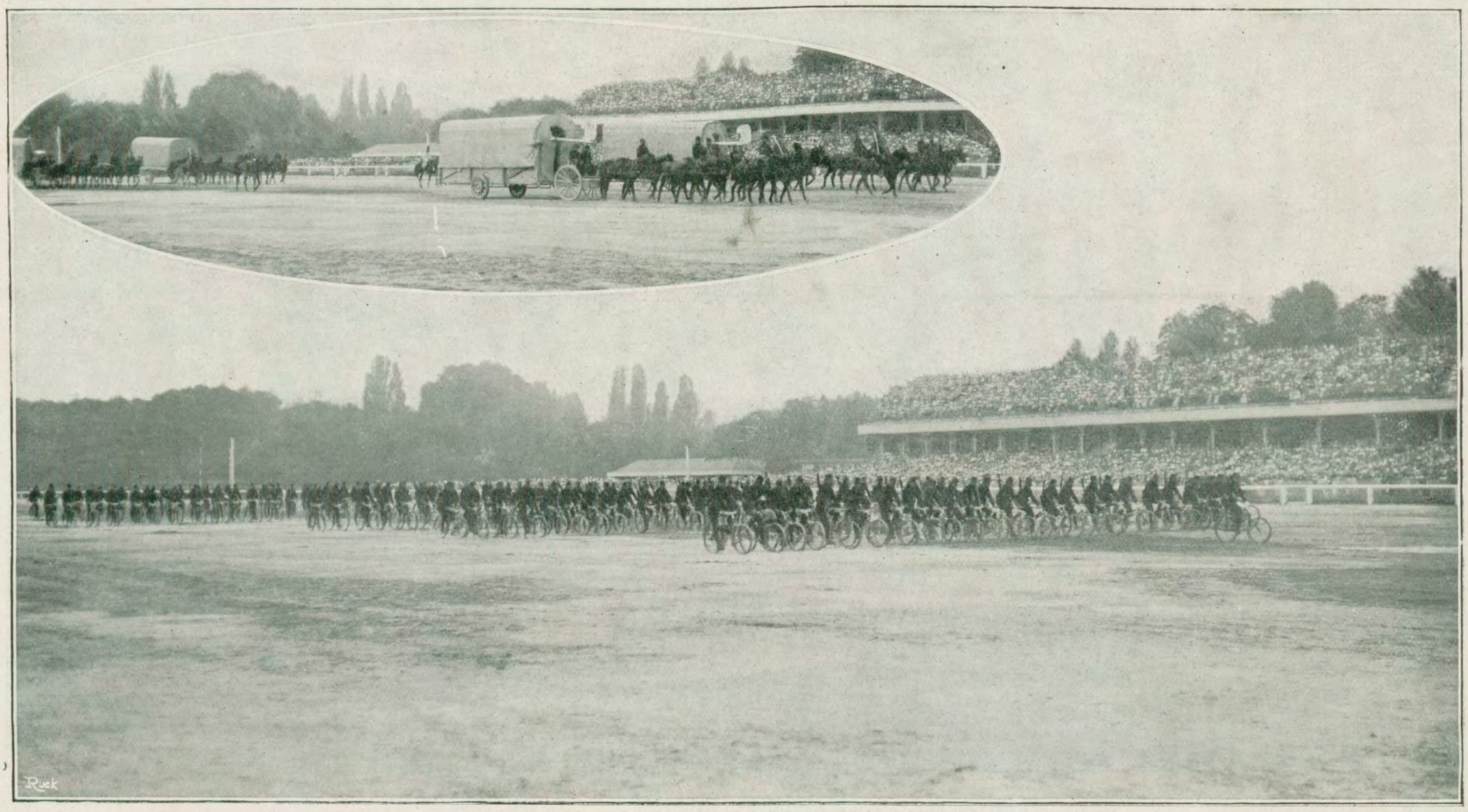
FREY BAT LES RECORDS

Frey, sur Hanriot, a battu les records de vitesse avec passager (150 kil. en 1 h. 7 m. 19 s.). (Hélice Chauvière.)

LA MISSION RUSSE CHEZ HANRIOT

Le général Gilinsky, chef de la mission Russe, est venu visiter les établissements Hanriot à Reims. Il s'est fait expliquer le fonctionnement du nouveau monoplan Hanriot. Après l'avoir vu évoluer il s'est retiré en faisant de grands compliments aux constructeurs et en leur faisant espérer une forte commande de son gouvernement.

LES SPORTS A LA REVUE DU 14 JUILLET



LE DÉFILÉ DES BATAILLONS CYCLISTES

La Revue du 14 Juillet fut essentiellement sportive. On y vit défiler les fantassins cyclistes, le régiment de l'aéronautique avec les appareils aux ailes repliées dans les fourgons hippomobiles et automobiles (en médaillon). Le drapeau de la cinquième arme fut remis officiellement. Deux dirigeables évoluèrent, des sphériques passèrent, mais la brume empêcha la venue des aéroplanes, seul le Blériot du lieutenant Chevreau traversa Longchamp.

SOMMAIRE

Védrines bat ses propres records .. .. Couverture
Le Tour de France : Lapize et Salmon 559
Les records d'aviation de la semaine. 560
Les Sports à la revue du 14 Juillet 560
La mort de Latham. 561
L'aviation au Maroc, par le capitaine CLAVENAD 561
Le Grand Prix automobile en 1913, par G. PRADE .. 52
Le Tour de France, par PETIT-BRETON 562
Les Jeux Olympiques, par GÉO LEFÈVRE 562
Après le meeting de Vienne. 563
Le Carnet du sportsman. 564
La cinquième étape du Tour de France 565
Quelques épreuves des Jeux Olympiques de Stockholm. 566 567
La sixième étape du Tour de France 568
Le Piolet, par GEORGES CASELLA 569
Un roi du volant doit-il être un roi de l'air ? par FRANÇOIS TOCHÉ 570
Le Bloc-Notes de la semaine 571
Les grands vainqueurs, par RENÉ RIONDET 572
Les courses de Juillet, par STUART 572
La septième étape du Tour de France 573
Le Grand Prix du Tir aux Pigeons 574
L'automobile en montagne 575
La vie d'un champion du ring. par JIM JEFFRIES .. 576

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

LE CARNET MULTIPRIMES

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr.50 ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

ABONNEMENTS COMBINÉS

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs..

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*

LA MORT DE LATHAM

C'est avec une véritable tristesse que tous les sportsmen ont appris la mort du pauvre Hubert Latham, le prodigieux aviateur de la première heure qui, en tant de circonstances, fit tressaillir les cœurs par ses envolées admirables, à une époque où il était si rare de voir des pilotes s'élever dans l'espace. La mort stupide et lâche qui avait eu tant d'occasions de le saisir et de l'emporter avec elle s'est vengée de sa témérité, de sa bravoure, en le faisant tuer par un buffle sauvage au cours d'une partie de chasse au fond de l'Afrique équatoriale.

Mille fois, Latham avait failli payer de sa vie ses actes héroïques ; jamais il n'avait été blessé sérieusement. Souvent il avait fait des chutes graves, nombreux étaient les appareils aux ailes hésitantes, au moteur essoufflé qui s'étaient brisés sous lui, seules quelques égratignures avaient puni le courage indomptable de cet oiseau. Il n'était pas marqué comme devant fournir une victime de l'aviation. La fatalité en avait décidé autrement !

Désirant prendre quelques mois de vacances, lui qui aime la chasse, il part au Congo pour s'attaquer aux grands fauves. Ce sport est dangereux, certes, mais il fait relativement peu de ravages. Il faut que Latham trouve là une fin indigne de lui. L'aigle tué par un buffle ! Si nous avions connu sa destinée tragique, nous aurions pensé qu'il nous serait enlevé au cours d'une de ses envolées prestigieuses où, petit point noir se profilant au loin dans l'embrasement du crépuscule, il faisait admirer aux spectateurs haletants la sûreté de son vol et son mépris du danger.

Il n'avait jamais été heureux le pauvre Latham. Dans la traversée de la Manche, il avait fait deux chutes, alors qu'il était en vue des côtes de l'Angleterre. Blériot gagnait le prix. Au moment du Circuit de l'Est, il n'avait pu prendre le départ. La Légion d'Honneur qu'il méritait depuis longtemps, il la recevait le 14 juillet 1911 avec Alfred Leblanc. Il avait glané de nombreux prix dans les divers meetings auxquels il avait pris part et où il émerveillait la foule, mais dès qu'une épreuve importante se présentait à lui, la malchance l'atteignait et l'empêchait de mener à bien son œuvre. Sa fin est encore une preuve des attaques perfides de cette « guigne » acharnée.

Ceux à qui on aurait dit que Latham mourrait à 29 ans n'auraient pas manqué de s'écrier :

— L'aviation est si dangereuse !

Voyez Latham, victime d'un buffle, Wilbur Wright, Le Lasseur de Ranzay, enlevés par la fièvre typhoïde ; en maintes circonstances, ils avaient senti le souffle de la mort et ce n'est pas l'aviation qui les tue.

Le Mektoub *des Arabes semble la vérité quand on songe à de telles distractions de la fatalité. Certes ils sont nombreux les pilotes qui tombent au champ d'honneur, mais « c'était écrit ».*

AVIATION

L'aviation au Maroc

Le carnet de route du capitaine Clavenad.

[Nous avons la bonne fortune de commencer aujourd'hui la publication du Carnet de route du capitaine Clavenad, chef du service de l'aviation militaire au Maroc. Ces documents, du plus haut intérêt, nous ont été communiqués par le frère du brillant pilote.]

Nous avons tout de même fini par nous envoler, et toute la section marocaine a franchi la première étape de la route de Fez, 90 à 95 kilomètres ; le soir, nous étions tous à Rabat, nos appareils intacts sous leurs petites tentes de bivouac, et nous avions, sous une toile appuyée au mur du méchouar deux autres appareils de rechange, dont il suffit de monter les ailes pour qu'ils s'envolent à leur tour. Je les avais amenés par la route, pour savoir si c'était possible et me rendre compte des dispositions que je devrais prendre au cas où l'un de nous serait en panne loin de son hangar. Cela a parfaitement réussi, même au-delà de mes espérances, je l'avoue. J'avais mis le premier sur une araba, voiture courante du pays, composée de deux roues, d'une plateforme et d'un brancard auquel on attache trois mulets de front. L'appareil entier avec ses ailes le long des flancs, était placé sur la plateforme, et j'avais fait recouvrir le tout d'une bâche verte et blanche du plus heureux effet. En plein bled, dans ce pays plat où on voit un homme à pied au diable, jugez de l'effet de ce monument : 5 mètres de haut et 10 mètres de long ! On n'avait jamais vu ça ! Les Marocains, curieux comme les autres, quoiqu'on en puisse dire, se le montraient du doigt, et nous avons su, depuis, que dans tous les douars on avait parlé de la « machine qui vole » verte et monstrueuse.

CAPITAINE CLAVENAD

Ce qui, pour nous, Français, donnait un cachet spécial à cet attirail, était son entourage. J'avais fait disposer de chaque côté de l'appareil deux cordes attachées au sommet, tenues, à quelques mètres de distance de la voiture, par deux hommes, afin d'éviter le mouvement latéral de tout cet édifice, au cas où le vent violent et subit que nous avons déjà eu plusieurs fois depuis mon arrivée, se lèverait pendant le voyage. De plus, quatre hommes suivaient, prêts à prêter main forte. Alors, on avait la sensation exacte d'un enterrement de quelque grand personnage, dont des dignitaires en casque colonial et en kaki entouraient le corbillard, et tenaient les cordons du poêle.

L'appareil a mis quatre jours à aller de Casablanca à Rabat, à l'allure normale du convoi qu'il suivait ; on fait des étapes de 25 et 20 kilomètres, et il y en a de 90 à 95 ; on laissait le monstre dormir à la porte des casbahs où s'arrêtait l'escorte chaque nuit, parce qu'il ne pouvait pas entrer sous la porte, et je crois que la garnison pouvait dormir tranquille avec un pareil gardien !

Ce n'était pas d'ailleurs inutile, comme on va voir ; partout on avait doublé les sentinelles et recommandé de s'enfermer dans les forts ou de faire des tranchées autour des camps ; chaque jour circulaient des bruits alarmants : on avait bombardé Salé, la petite ville qui fait face à Rabat, de l'autre côté de l'Oued Bou Regrege, le tabor de Rabat s'était révolté ; les zouaves, en armes, couchaient devant la porte de leur caserne, des convois avaient été attaqués à 10 kilomètres de Rabat, et une certaine nuit, des cavaliers affolés avaient été, de poste en poste, recommander la plus grande vigilance, parce qu'une attaque était imminente. On a été jusqu'à dire un jour que le poste de T.S.F. de Casablanca avait été attaqué ! Naturellement, il n'y avait pas dans tout cela un mot de vrai, mais les événements de Fez avaient tellement surexcité les esprits, que ces bruits couraient malgré tout et trouvaient quelque crédit. Pour vous donner une idée de leur origine, je vous parlais d'une attaque projetée sur les postes entre Casablanca et Rabat, où l'on circule depuis quatre ans, les mains dans les poches ; vous ne devineriez jamais d'où cela venait : on avait annoncé à un lieutenant du service des Renseignements (bureaux arabes) qu'une panthère (vous lisez bien : panthère) dévorait les troupeaux ; alors, soucieux de la tranquillité de ses administrés, le lieutenant résolut de faire une battue au point du jour, et il réunit, la veille au soir, une vingtaine de marsouins armés de bâtons qui devaient se mettre en chasse avec lui le lendemain ; il n'en fallut pas plus pour qu'on racontât que des dissidents s'étaient rassemblés et menaçaient la sécurité des postes, d'où l'envoi des cavaliers affolés ; des malheureux zouaves, employés à la construction du chemin de fer de Casablanca à Rabat (ce chemin à voie étroite dont on n'a pu réussir en un an plus de 25 kilomètres !!), et qui campent quinze ou vingt sous deux ou trois tentes marabout, en plein bled, travaillèrent toute la nuit à creuser des tranchées et à étudier des plans de défense... et de fuite ; et, à l'aube, on apprit qu'on n'avait trouvé de la panthère qu'un amas de vieux os rongés, sans doute restes des festins de quelques chacals, friands des cadavres de chameaux ou de mulets qui jalonnent la route et empestent le voisinage.

Voilà l'histoire de l'attaque ; celle du coup de main sur la T. S. F. a son origine dans l'énervement d'une sentinelle espagnole (car il y a encore 25 Espagnols, avec un immense numéro qu'ils portent sur le col de leur tunique ! malgré le protectorat ; c'est à n'y rien comprendre !) qui avait tiré sur un de ces chiens sans race, particuliers à ce pays et qui ne cessait d'aboyer toute la nuit. Et tout à l'avenant.

Je suis loin de mon appareil sur roues... Mais laissez-moi dire, avant de reprendre le récit de son voyage, comment on appelle ici ces malheureux lieutenants et sous-officiers arrivés de France, au moment des affaires de Fez, et qui étaient destinés à encadrer l'armée chérifienne, qui n'existe plus : on les nomme des « cobayes », parce qu'ils sont destinés à des expériences de vivisection du plus haut intérêt pour les Marocains qui cherchent à se débarrasser du fléau français. Ce n'est pas mal. Ces pauvres gens, arrivés en grand nombre, reconnaissables à des petits croissants brodés sur leur képis, erraient dans Casablanca en attendant qu'on les expédiât dans les différents ...labo. Il y eut d'abord une fournée sur Marrakech, mais on eut pitié d'eux le surlendemain et on les arrêta à 50 kilomètres de Casablanca ; ils y sont encore... jusqu'à quand ! Une deuxième fournée est partie pour Fez, mais, comme on a pris soin de leur supprimer toute indemnité spéciale et tous moyens de transport, c'était un spectacle des plus curieux de voir leur convoi : des malles, des lits, des cantines, des caisses de toutes sortes sur des chameaux ou des bourriquots ; ils sont engagés pour quatre ans, il leur faut bien quelque confort, d'autant plus qu'il leur est interdit d'emmener leurs femmes. Je connais peu d'exemples où on se soit moqué des gens à ce point, mais ils grinchent et vont tout de même... à l'expérience. C'est extraordinaire.

Pour en finir avec mon premier appareil, que Trétarre convoya jusqu'au bout, en le couvant comme un frêle oiseau qu'il était, non encore formé, je suis enfin heureux de vous apprendre qu'il arriva en excellent état et put être remonté le soir même de son arrivée à Rabat.

Le deuxième appareil a eu aussi sa petite odyssée. Je l'avais attelé, celui-là, derrière notre automobile, que j'avais fait passer deux jours avant, toute seule avec moi, pour bien me rendre compte si la route de Casablanca à Rabat était praticable. On a mis quatre ans pour aménager cette piste, sur laquelle il y avait pour huit jours de travail ; je ne vous parle pas des ponts, dont un seul a été construit, en bois d'ailleurs ; il y a encore deux oueds, d'une bonne largeur, 20 et 100 mètres, sur lesquels on passe sur deux bateaux que l'on hâle d'une rive à l'autre. C'est plutôt primitif. La première fois que je suis passé en auto, nous avons failli deux fois aller au fond de l'oued, 2 m. 50 à 3 mètres de profondeur en cet endroit, parce que les planches sur les-

quelles on roulait avaient cédé, tout simplement. Et je vous assure que j'ai passé deux vilains moments en voyant la voiture inclinée à 45°, l'avant-train sur la rive et l'arrière-train sur le bateau; il a fallu des manœuvres de force pour la remonter. Enfin, on est passé tout de même, et pourtant il faisait un temps épouvantable; ce furent les deux dernières journées de pluie, mais torrentielle, comme dans un pays de soleil. Nous nous sommes embourbés d'abord dans du sable; il a fallu plus d'une heure pour en sortir, et grâce à de grandes nattes que j'avais emportées; puis, comme la voiture qu'on m'a donnée n'est pas du tout faite pour circuler dans ce pays, malgré tout ce que j'avais expliqué, nous avons faussé la barre d'accouplement des roues ; vous nous voyez sous la pluie, en pleine campagne, redressant notre barre avec une petite lampe à souder; puis il y eut la panne d'essence parce qu'il y avait du sable dans le carburateur. Enfin, tout. N'empêche que nous sommes arrivés à Rabat et revenus le lendemain à Casablanca. Quand je pense que ce sont des civils qui sont passés les premiers en auto sur cette route!

(A suivre). CAPITAINE CLAVENAD.

AUTOMOBILE

Le Grand Prix automobile en 1913

Les deux formules et la formule libre

IL est malheureux que les anciens prophètes fussent d'aussi braves gens, aussi ennuyeux. Ce doit être amusant de jouer les prophètes, et en somme on les joue à peu de frais.

Le règlement, ou plutôt les règlements, l'ancien et le nouveau du Grand Prix de l'Automobile-Club de France, viennent de nous le prouver une fois de plus.

J'ai dû passer pour avoir un très mauvais caractère en ne tombant pas à genoux devant l'ancienne formule de réglementation dite des Trois Litres. La mode était, en effet, d'admirer sans restriction et de déclarer que seule cette formule sacrée, prière de ne pas dire cette sacrée formule, avait sauvé le sport d'un côté, l'industrie automobile de l'autre, et la France par dessus le marché. J'avoue très sincèrement qu'elle a donné naissance à de petits chefs-d'œuvres de mécanique, inutilisables, d'ailleurs ; mais je vois qu'après l'avoir essayée, l'Automobile-Club de France la répudie, et donne une autre formule de construction pour le Grand Prix de 1913 ; le sport sera donc sauvé sans elle, s'il doit l'être. Quant à sauver l'industrie française, elle fut, au contraire, le prétexte de la plus belle brossée reçue par notre pays, sur les falaises de Dieppe. La plus belle et la plus néfaste, puisque nos grands acheteurs sont les Anglais, et que, cette fois, ce sont les Anglais qui nous la donnèrent.

Je n'en suis que plus à mon aise pour dire ce que je pense. Allons-y !

Un auteur classique a dit : « Vous voulez dire : Il pleut ! Dites : Il pleut ! » Le conseil de La Bruyère est aussi vrai en mécanique qu'en littérature. On s'est extasié parce que l'on tirait 80 chevaux d'un moteur de 3 litres. Je redirai : Vous voulez faire un moteur de 80 chevaux, faites un moteur de 80 chevaux. La veille de la course, le vicomte Robert de Vogüé, vice-président de la Commission Sportive, me disait : « Quel est l'avantage de faire tenir ces 80 chevaux dans trois litres, j'entends quel avantage pratique qui restera acquis à l'industrie ? Le moteur consomme au moins autant d'essence, certainement plus d'huile, et la voiture (1.000 ou 1.100 kilos) pèse aussi lourd qu'une voiture ordinaire de 80 chevaux. Alors ? »

Alors, c'est l'histoire de ce brave peintre qui dessinait à merveille un hussard et son cheval, sur une feuille de papier placée sur son dos. C'était prodigieusement difficile, mais le hussard et le cheval ne se retrouveront probablement jamais dans les ventes publiques de chefs-d'œuvre.

L'histoire ajoute même, qu'à la fin de sa vie, le peintre ne savait plus dessiner le cheval et le hussard que sur son dos. Si l'on plaçait devant lui la feuille de papier, il n'y était plus !

J'ai examiné de près un des moteurs ainsi construits. Pour ne chagriner personne, ne nommons personne. C'était effroyable et beau. Chacun des quatre cylindres avait deux soupapes d'admission, deux clapets d'échappement et trois bougies, soit *sept* ouvertures. Quatre fois sept, vingt-huit, comme dans la pièce des Bouffes-Parisiens. Vingt huit ouvertures dans trois litres, c'est réellement bien. Ajoutez-y deux magnétos, dont une à double allumage, deux carburateurs, un appareil spécial, faisant entrer le mélange en pression dans le moteur, et deux radiateurs, un pour l'eau, un pour l'huile !

Et avec ça ! Vous, voyez-vous une seconde en panne avec ce redoutable engin ? C'est pour le coup que, suivant la formule célèbre, il faut télégraphier à l'usine d'envoyer non seulement un ouvrier, non seulement un contremaître, mais l'ingénieur lui-même, avec le plan de la voiture !

Est-ce à dire que je suis fou de la nouvelle formule de l'A. C. F., voiture de 800 kilos avec consommation de 20 litres d'essence au maximum par 100 kilomètres? Sans doute c'est logique, mais nous allons assister à nouveau au spectacle de 1907 et à la discussion qui suivit la victoire de Nazzaro. Celui-ci dira qu'il a fait la voiture pour beau temps et qu'il a fait mauvais, voilà pourquoi il n'aura pu finir. Celui-là, au contraire, reviendra avec du carburant de reste, voilà pourquoi il n'aura pas été plus vite. Qu'est-ce qu'on a donc à reprocher à la formule libre ? La maison Peugeot a fait, cette année, la plus merveilleuse démonstration en sa faveur. Elle a construit la plus belle voiture qu'on ait jamais vue, la plus rapide, la plus régulière, sans faire un monstre, et les pneus même ont tenu. La voie est tracée ; il n'y a donc qu'à la suivre.

Mais les vérités les plus simples sont les plus lentes à triompher. Elles triompheront un jour tout de même. La formule 1913 est un progrès sur celle de 1912, mais pas de formule, la liberté pour tous, et que le meilleur gagne, celui qui a su, comme cette année poser un principe nouveau et juste, et en retirer le fruit, voilà ce qui vaut mieux que tout.

GEORGES PRADE.

CYCLISME

Le tour de France

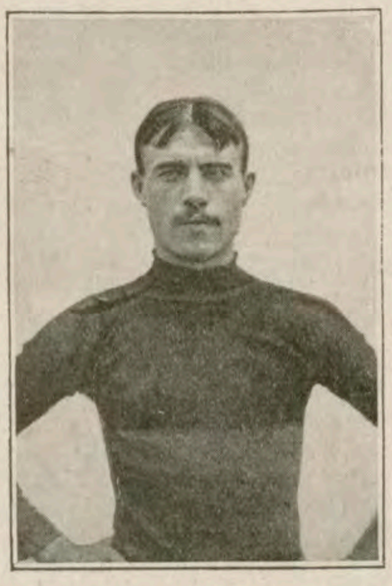
Pour une épreuve aussi dure, il faut se présenter en pleine forme.

C'EST une tâche bien délicate, peut-être prétentieuse, que de formuler un jugement sur des exploits ou des défaites de camarades de même arme.

L'honneur que me fait la *Vie au Grand Air* de me compter parmi ses collaborateurs, me met au pied du mur. Il me serait aussi difficile de m'en écarter que de penser, un instant, à être désagréable ou partial vis-à-vis de mes rivaux. J'oublierai donc mes sympathies pour ne retenir que les mérites de chacun.

Le Tour de France 1912 nous a apporté des résultats d'une telle variété, qu'il est assez difficile d'en retenir une opinion solide.

Les premières étapes ont été un désastre pour les grands favoris. Si des défaillances passagères ou des circonstances plus ou moins défavorables sont venues entraver la marche des cracks qui ont nom Faber, Georget, Garrigou, Brocco, Godivier, Duboc, etc., ainsi que votre serviteur, doit-on conclure à leur faillite ? Ce serait aller vite en besogne de les enterrer avec une telle diligence. Il n'est pas niable qu'un rude coup leur a été porté. Cette terrible leçon réveillera, je n'en doute pas, l'énergie que des succès précédents ont pu mettre en état léthargique.



O. DEFRAYE

Dans un de mes précédents articles, je disais combien était pénible et souvent ingrat le travail sévère que nécessite l'entraînement pour de telles épreuves.

C'est pourquoi il serait difficile de trouver dans notre monde spécial, des fils de millionnaire... et même moins. Tel fut porteur de journaux, un autre chasseur, débardeur, livreur, garçon épicier, etc.

Ces hommes, dans leur enthousiasme du début, acceptent et supportent, sans effort, tout régime. Ils font abstinence de tous plaisirs de la vie pour se consacrer entièrement à l'entraînement et à leur idéal. Pour eux, les places secondaires seront des victoires. Cette mentalité les accompagnera jusqu'au jour où ils auront satisfait leur ambition en arrivant au plus haut degré de leur forme.

A ce moment, avec l'engouement actuel pour les courses sur route et l'acharnement des grandes maisons de cycles à s'attacher des champions, ils trouveront quelque part un bel engagement. Nous en voyons certains qui, autrefois, se contentaient de maigres salaires, gagner 10.000 et même 15.000 fr. d'appointements par an, indépendamment des grosses primes en cas de victoires, sans compter des allocations supplémentaires.

Dans leur nouvelle situation, ils rechercheront tout de suite le bien-être et peut-être le luxe. Dans ces conditions, si une volonté de fer et un entourage sérieux ne les accompagnent pas, ils tomberont vite dans le relâchement de tout régime d'entraînement, pour s'abandonner aux faiblesses de l'homme.

Dans cette lutte, qui se poursuit actuellement, verrons-nous le triomphe des jeunes ? C'est possible. Cependant, je crois que l'avantage restera finalement entre les mains de ceux qu'il conviendrait d'appeler : « la génération moyenne, c'est-à-dire d'un Lapize ou d'un Christophe. »

Defraye, Deruyter, Buysse, Tiberghien, etc., malgré leur grande valeur, seront encore peut-être trop tendres pour résister jusqu'au bout aux assauts de ces demi-rassis.

Faber, Heusghem, Albini, etc., me semblent bien distancés. Seul, Garrigou, de la vieille génération, pourrait encore, avec un peu de chance, remonter le courant. Malgré le plaisir que j'aurais à applaudir à la victoire du brave Christophe, qui, par un travail sérieux et une volonté unique, est venu s'imposer en étonnant tous les sportsmen, mes préférences vont droit à Lapize. Si, par tempérament, sa façon de gagner une course m'a toujours déplu, je reconnais qu'il sait mieux que quiconque, par son intelligence, tirer de ses moyens la quintessence de rendement.

LUCIEN PETIT-BRETON.

ATHLÉTISME

Les jeux olympiques de 1912

Le duel Kolehmainen-Bouin rendra mémorable la cinquième Olympiade.

DÈS le premier jour, la situation a paru très claire : l'Amérique, formidablement préparée, non moins formidablement représentée, devait, comme il était prévu, dominer la situation aux Jeux Olympiques de 1912.

Voici qu'aujourd'hui, à l'heure où ces lignes sont écrites, nous connaissons environ les deux tiers des résultats. Et la situation s'est encore précisée au bénéfice des Etats-Unis, et aussi des peuples du Nord, les Finlandais, les Suédois, les Danois, qui ont fait preuve, dans les concours athlétiques et même dans les courses à pieds, de progrès véritablement considérables.

Pour l'Angleterre, à un exploit près, celui de Jackson, dans le 1.500 mètres, c'est une faillite sportive. Pour la France, c'est tout simplement un confirmation de toutes les prévisions, l'échec est aussi complet que nous le redoutions, et Bouin lui-même, bien qu'il ait accompli des prodiges, et qu'il ait été vraiment le seul Français à nous donner une véritable satisfaction d'amour-propre, Bouin lui-même n'a pu vaincre.

Ses deux courses, pourtant, dans l'éliminatoire et dans la finale, et un peu les bonnes performances de Delaby et de Lelong, ont été les seules choses qui aient pu montrer, aux spectateurs du Stadium, que l'athlète français n'était pas inexistant.

C'est dans les courses de vitesse que la supériorité des Américains s'est manifestée la plus éclatante. Au point de vue sportif, le sprint est le plus sûr critérium de la valeur athlétique. Et ces victoires des athlètes d'outre-Atlantique sont, à mon avis, la preuve la plus convaincante de leur supériorité générale.

Les résultats ont d'ailleurs été d'une régularité admirable. C'est le même homme, Craig, qui a gagné le 100 et le 200 mètres, devant le lot le plus formidable que jamais courses aient réuni.

Craig avait fini second aux éliminatoires américaines de 100 mètres, mais second derrière le nègre Drew, qui ne courut pas la finale olympique après avoir encore fait le meilleur temps aux éliminatoires de Stockholm. Craig, lors de ces mêmes éliminatoires, avait le second meilleur temps. Drew absent, le papier l'indiquait comme le gagnant. Et il triompha.

Dans cette finale des 100 mètres, les trois premiers, Craig, Meyer, Lippincoat, sont Américains, le quatrième Batching est Sud-Africain.

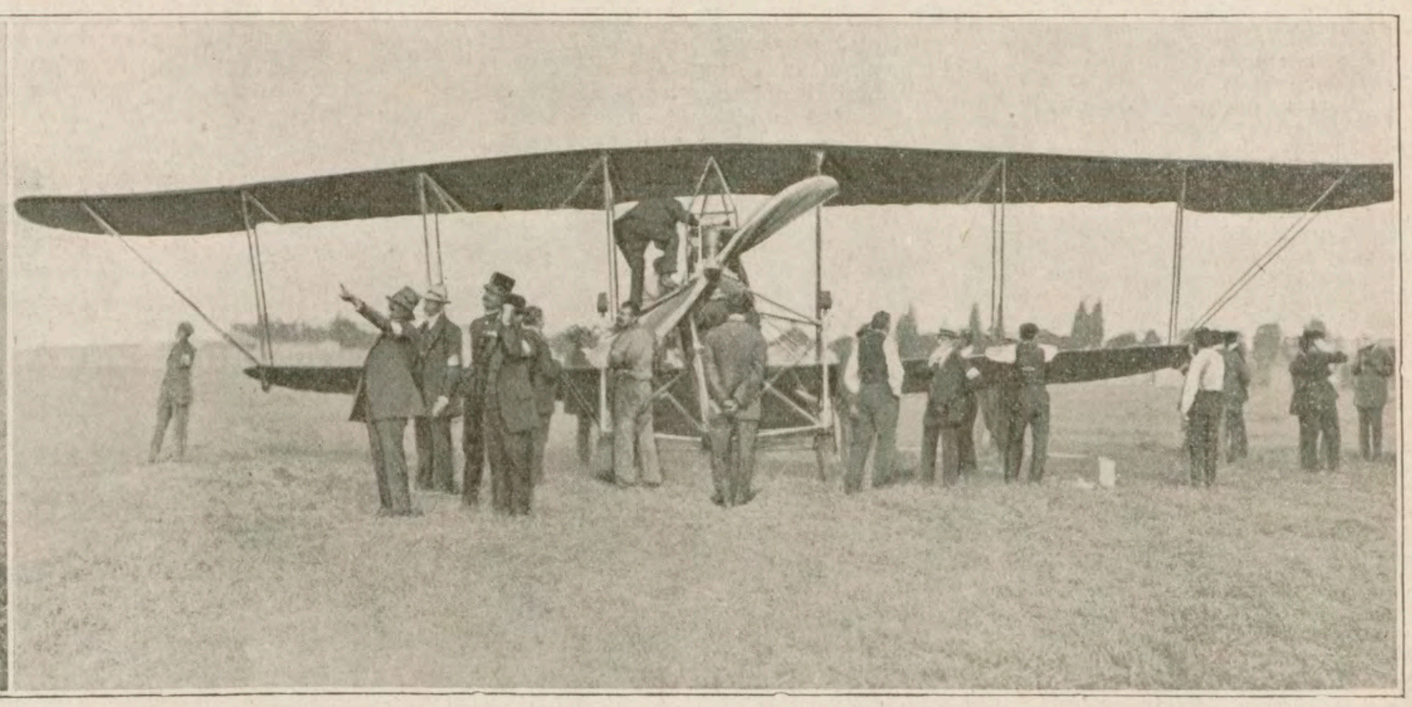
Craig avait paru être pris de vitesse au début, mais, dans les 20 derniers mètres, sa puissance d'action se manifestait bien supérieure, et il débordait tous ses adversaires.

Voir la suite page 569.

APRÈS LE MEETING DE VIENNE

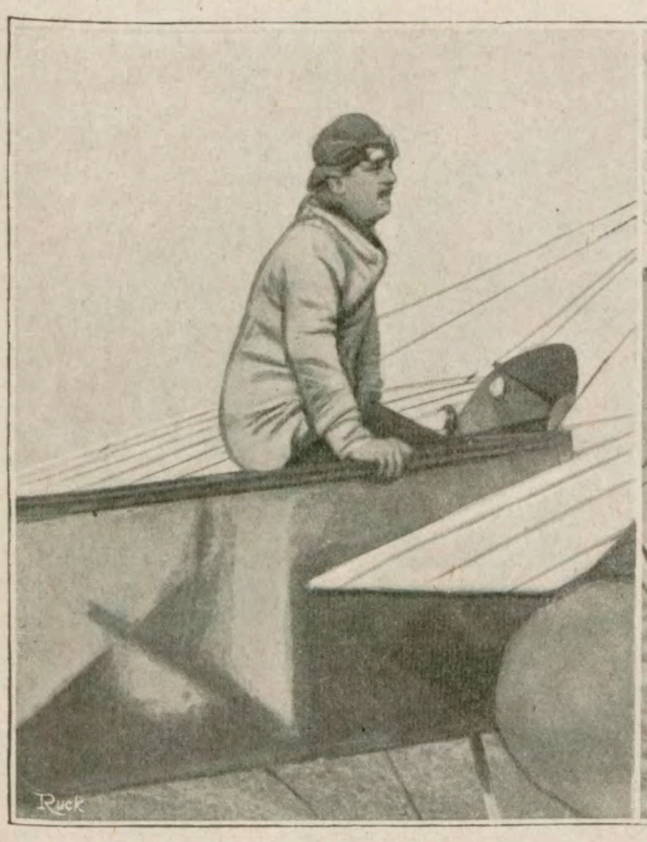
GARROS

De gauche à droite : Charles Voisin (manager du célèbre trio composé de Garros, Barrier et Audemars), Roland Garros et Barrier.



LE RECORDMAN DU MONDE DE LA HAUTEUR

L'événement capital du meeting de Vienne fut le record du monde de l'altitude établi par le lieutenant autrichien von Blaschke avec un passager, sur biplan muni d'un moteur de 180 chevaux. Il s'éleva à 4.360 mètres.



RENÉ BARRIER

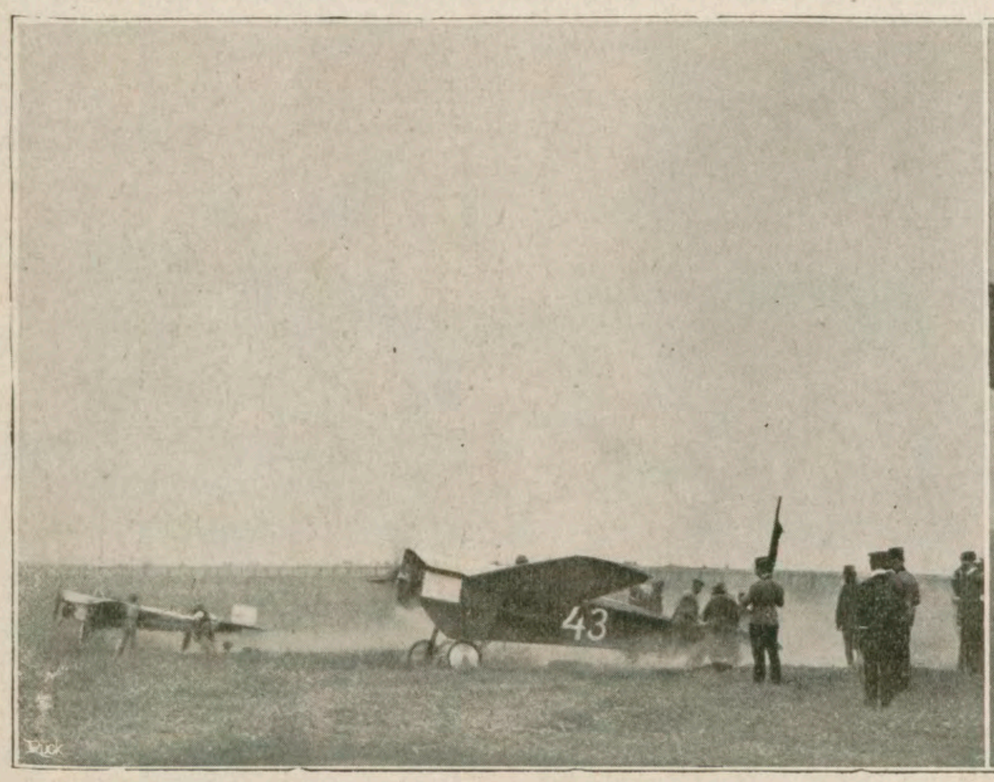
Réné Barrier remporta un vif succès en s'attribuant le prix de totalisation de la durée. (Monoplan Blériot.)

EDMOND AUDEMARS

L'excellent aviateurAudemars se classa brillamment dans la plupart des épreuves et fit admirer ses vols de virtuose que la foule sut apprécier. (Monoplan Blériot.)

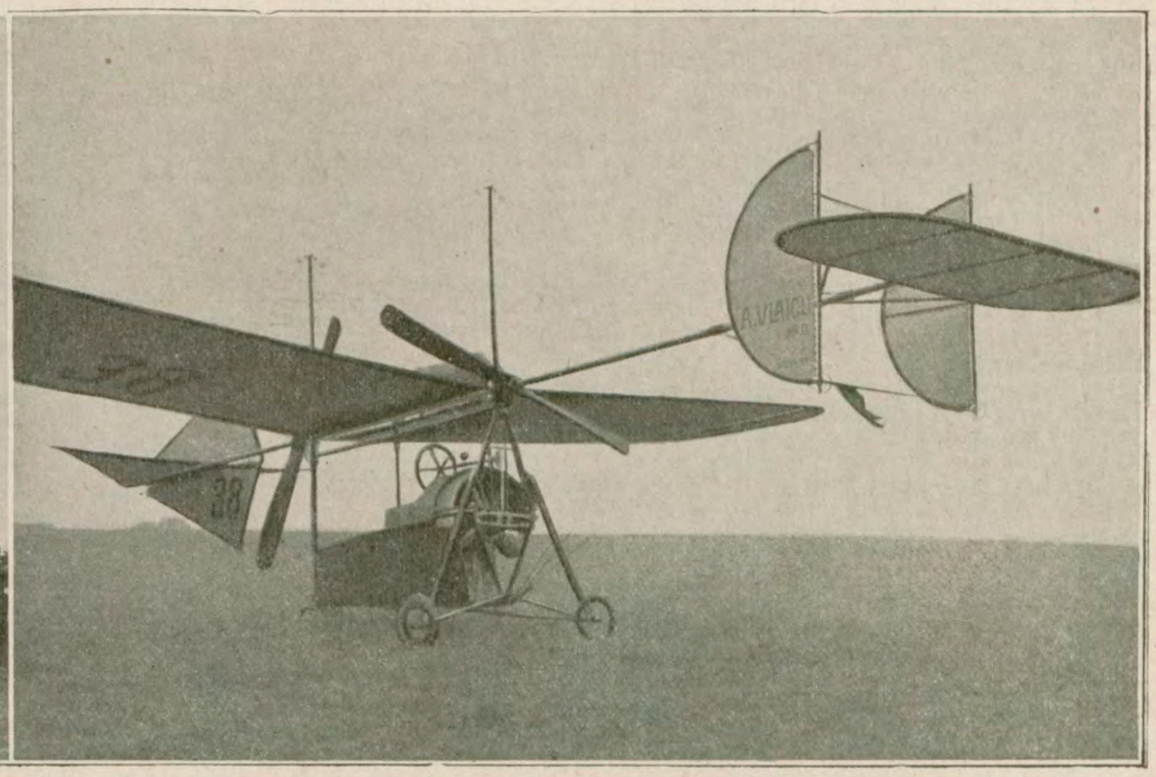
CHARLES NIEUPORT

Ch. Nieuport, avec le 100 ch. du concours militaire, battit les records de vitesse avec 2 passagers et prouva la maniabilité de son appareil.



LE DÉPART DE LA COURSE DE VITESSE

La course de vitesse de 100 kilomètres a été remportée par Frey en 50 m. 8 s. devant Molla, Nieuport, Frank et Bathiat. Le parcours était très dur, mais très pittoresque.



UN CURIEUX APPAREIL

L'une des curiosités du meeting était l'appareil Roumain, monté par Vlaicu. Il ne ressemble en rien à ceux que nous connaissons et réussit cependant à se tenir dans l'air. Les aviateurs français l'avaient surnommé la mouche folle.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 21 JUILLET. — Automobile. — Dinant Coupe de l'Automobile Club de Belgique.

DIMANCHE 21 JUILLET. — Yachting Automobile. Les couleurs de Paris, entre les ponts de Suresnes et de Saint-Cloud.

DIIMANCHE 21 JUILLET. — Cyclisme. — La Rochelle-Brest (470 kilomètres), douzième étape du Tour de France.

DIMANCHE 21 JUILLET. — Hippisme. — Auteuil (Prix Aguado).

MERCREDI 24 JUILLET — Hippisme. — Courses à Maisons-Laffitte.

MERCREDI 24 JUILLET. — Cyclisme. — Brest-Cherbourg (405 kilomètres), treizième étape.

JEUDI 25 JUILLET. — Hippisme. — Courses à Maisons-Laffitte.

VENDREDI 26 JUILLET. —Cyclisme. – Cherbourg-Le Hâvre (361 kilomètres), quatorzième étape du Tour de France.

De Paris a Vienne en ballon sphérique.

Depuis belle lurette, le comte Economo, excellent pilote aéronaute de l'Aéro-Club de France et de l'Aéro Club d'Autriche, désirait se rendre, par la voie aérienne, de Paris à la capitale de son pays natal. Le comte Economo, à vrai dire, avait déjà réussi a gagner l'Autriche à bord d'un ballon sphérique. Cependant, ce beau voyage ne l'avait qu'à demi satisfait. Car il visait Vienne où il avait parié qu'il débarquerait un jour, grâce à ce mode exquis de locomotion.

Or, le comte Economo vient de gagner son pari. Elevé du parc de l'Aéro-Club de France (coteaux de St-Cloud), il atterrissait, 19 heures après son départ, ayant couvert 1.050 kilomètres à vol d'oiseau, à Aspern, banlieue de Vienne. Son ballon de soie, *Sonia* (1.600 mètres cubes), tour à tour surplomba Nancy, Strasbourg, la Forêt-Noire, Ulm, Landshut, Passau, le confluent du Danube et de l'Inn. Altitude maxima : 5,000 mètres. *Sonia* a battu de trois heures l'Express-Orient.

L'Aéro-Club de Vienne à réservé uue bonne part de ses félicitations chaleureuses et bien méritées, au camarade de voyage du comte Economo: M. Jules Dubois, un vieux et parfait sportsman qu'il serait oiseux de présenter aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Ceux-ci n'ignorent pas, en effet, que l'ancien cycliste est aujourd'hui champion de l'aérostatique. Parmi les plus récents voyages de M. Jules Dubois, nous pouvons rappeler Paris-Prachnitz, au nord de Varsovie ; Paris-Deretchin, également au nord de Varsovie ; Paris-Unterlanitz, environs de Gratz (Styrie), Ces trois raids, accomplis par le pilote, seul à bord d'un petit sphérique de 500 mètres cubes, prouvent surabondamment la science et l'énergie du compagnon du comte Economo.

Du Palais-Bourbon aux nuages.

M. Louis Barthou, qui fut le premier ministre de la locomotion aérienne, qui connaît les sensations nombreuses et diverses du sphérique, du dirigeable et de l'aéroplane, s'est tout récemment embarqué de nouveau pour la haute atmosphère, en compagnie de deux de ses collègues du Palais-Bourbon : M. René Grosdidier, député de Commercy, et M. Dusevel, député de la Somme.

Le rôle d'équipage du *Walhalla* (2.200 mètres cubes), était complété par M. Léon Barthou, M. Léon Nadaud, chef de cabinet du ministre des Finances, et M. Alfred Leblanc qui excelle, comme M. Léon Barthou, dans les diverses branches de l'aéronautique.

Le *Walhalla*, devenu ballon parlementaire, entendit-il une discussion sur la réforme électorale ? Y fut-il question de la représentation des minorités, de l'apparentement, du quotient ou de l'utilisation des restes ? Je l'ignore encore. La question du panachage vint-elle sur le tapis ? J'en doute fort. A juste raison, M Grosdidier n'admet que les seuls glaçons dans le Mumm ou l'Heidsieck. Assurément, la conversation aérienne dut être moins abstruse.

D'ailleurs, ce répit ne fut pas long, puisqu'une automobile ramena vivement, au Palais-Bourbon, nos députés-aéronautes, qui ne cachaient point leur dépit de n'avoir pu prolonger leur promenade délicieuse au dessus des forêts fraîches de l'Ile-de-France.

Toujours Védrines !

Quel était le confrère qui disait dernièrement que lorsqu'un pilote avait fait une chute grave, il était à tout jamais perdu pour l'aviation ? Voyez Védrines qui vient de se qualifier brillamment pour la Coupe Gordon-Bennett et de s'attribuer tous les records de vitesse de 10 à 200 kilomètres, sur son Deperdussin, muni d'un 140 chevaux.

Voici, d'ailleurs, à titre d'indication, quelques-uns de ses temps :

10 kilom. en 3 minutes 33 secondes.
20 kilom. en 7 minutes 8 secondes.
30 kilom. en 10 minutes 41 secondes.
40 kilom. en 14 minutes 14 secondes.
50 kilom. en 17 minutes 46 secondes.
100 kilom. en 35 minutes 23 secondes.
150 kilom. en 53 minutes 3 sec. 2/5.
200 kilom. en 1 h. 10 m. 49 s. 1/5.

Donnons également la distance parcourue par temps :

1/4 d'heure 45 kilom. 664 mètres.
1/2 heure 84 kilom. 665 mètres.
1 heure 169 kilom. 810 mètres.

Si l'on songe que Prévost, également sur Deperdussin, muni d'un 100 chevaux, et Frey sur Hanriot, se sont qualifiés de leur côté, pour les éliminatoires, on admettra que nous ne pouvions être mieux représentés à la Coupe Gordon-Bennett.

Une collection d'autographes.

L'aviateur Martinet vient d'être décoré de la Légion d'Honneur. La direction de l'aérodrome de Corbeaulieu est donc assurée maintenant par deux légionnaires, Legagneux et Martinet. Celui-ci est remis aujourd'hui de son accident du Circuit d'Anjou, mais il porte encore un pansement sur le ventre, et sa grande distraction, chaque fois qu'il rencontre des amis de qualité, est d'ouvrir sa chemise et de demander une signature. Voilà une collection d'autographes peu banale.

Loyauté américaine !

Nous n'avons pas eu de chance aux Jeux Olympiques, et pourtant il est un sport dans lequel nous pouvions espérer faire quelque chose, en lutte.

Martin pouvait prétendre se classer au moins honorablement ! S'il ne l'a pas fait, il faudrait en rendre responsables certains concurrents américains qui, à l'instar des boxeurs, leurs compatriotes, emploient la tête plus que fréquemment et n'hésitent pas à se servir de certaines clefs qui tiennent plutôt du jiu-jitsu ! Et voilà pourquoi Martin a abandonné ! Fit-il pas mieux que de se plaindre ?

Sauvé des eaux.

Un de nos plus célèbres footballeurs, fort incommodé par la chaleur, décida de se baigner en Marne, ce qu'il fit incontinent. Nous pouvons bénir la Providence qui, sous les traits du vigoureux Cadenat, s'est trouvée là pour le tirer du mauvais pas dans lequel il s'était mis car, pris d'une syncope, il aurait coulé, si le « tonnerre de Béziers » n'était venu rapidement le happer au passage.

Et dire qu'il s'agit du joueur d'un club rival du S. C. U. F.

Les courses à la mort.

Nous avons maintes fois protesté dans la *Vie au Grand Air* contre l'organisation de ces épreuves qui n'ont absolument rien de sportif, nous voulons parler des courses dites de grand fond, Marathon, Circuit de l'Est ou autres courses à la mort.

Les événements viennent malheureusement de nous donner raison : au cours de l'épreuve de 40 kilomètres disputée à Stockholm, le portugais Lazaro a en effet succombé aux suites de la fatigue éprouvée pendant la course.

Les médecins trouveront peut-être que Lazaro était cardiaque, il n'en reste pas moins vrai que les épreuves de 40 kilomètres sont au-dessus des forces humaines. Les Américains, gens pratiques, les ont depuis longtemps condamnées, « se contentant pour ses distances, disent-ils, de faire courir leur chevaux ou des professionnels ».

Les établissements de bain s. v. p.

La mode il y a encore quelques années était de se plaindre de ce que les Français ignoraient presque tous les principes élémentaires de la natation ! C'était fort bien, et la propagande qui suivit eut pour résultat de faire augmenter dans d'énormes proportions le nombre des nageurs. Malheureusement, celui des piscines est resté plus que stationnaire et il est navrant de constater que Paris compte moins d'établissements de bains que telle ville allemande de second ordre, si on veut encore admettre comme bains les espèces de bateaux lavoirs qui en tiennent lieu.

L'aviateur Beaumont attaqué.

L'aviateur André Beaumont, se promenait en bateau l'autre jour au crépuscule, sur les bords de l'Orge à Viry-Chatillon, en compagnie de deux amis, lorsque l'embarcation parvenait au lieu dit *Moulin Dantin* à proximité de la propriété d'une dame Julie Sammain, âgée de 60 ans, rentière. Celle-ci, sans motif, traîta les paisibles promeneurs de voleurs, bandits etc. ., puis, s'armant d'un bâton, essaya de frapper l'un d'eux. Ne pouvant y parvenir, elle saisit deux briques qu'elle lança violemment sur l'embarcation. L'une d'elles atteignit André Beaumont au bas ventre, sans toutefois le blesser.

Les touristes durent battre en retraite et s'empressèrent de déposer une plainte entre les mains des gendarmes de Juvisy.

On gâte les prix.

Lundi dernier s'est disputée une course d'aéroplanes, sur le parcours Paris-Amiens et retour. Ce parcours, qui est loin d'être facile, n'avait pas réuni un lot de concurrents très relevé, à part quelques-uns. Ce n'est point que les aviateurs manquent de courage, mais lorsque vous saurez que 5.000 francs seulement étaient répartis entre les lauréats, vous comprendrez aisément qu'ils se sont abstenus. L'aviation est un beau sport. certes, mais peut-être les organisateurs avant de penser à eux-mêmes devraient-ils s'occuper un peu des pilotes et leur permettre de regagner au moins leur frais. Voilà comment on tue le feu sacré chez les sportsmen ! L'Association Amicale des Aviateurs fera bien d'enrayer ce mouvement qui tend à prendre de redoutables proportions.

La "première" du Tournoi triangulaire ; et "le double tour du Chapeau".

Elle a été une brillante, une écrasante victoire de l'Australie sur l'Afrique du Sud, par un inning et 88 points. Et cependant dans leur premier inning, les Africains avaient atteint le respectable total de 265 points !

Au cours de ce match sensationnel vraiment, le bowler Matheros a deux fois réussi ce qu'on appelle « le tour du chapeau », ce qui, ne s'étant jamais vu dans un match international, constitue bel et bien un record.

Sur l'herbe.

Il paraît que la N. C. U., songe à instituer des championnats d'herbe (Grass Championships), entendez. à courir sur piste en herbe. (Il y avait naguère en Angleterre beaucoup plus de pistes en herbe, qu'en cendres où en ciment, et plus d'un grand champion y brilla). Le projet est à l'étude. En attendant un journaliste facétieux demande, si sur « ces pistes d'herbe », seront autorisés à courir les « hommes de paille ».

Après le Circuit de Dieppe.

Il convient de rappeler les succès de Michelin au Grand Prix de l'Automobile-Club.

Voici la liste des lauréats qui étaient montés sur pneumatiques Michelin :

Wagner, 2e du Grand Prix, Bruce Brown, 3e officieusement, Christiaens 6e, Croquet 7e, puis Rigal 3e du Grand Prix et vainqueur de la Coupe de l'*Auto*, Resta 4e du Grand Prix et 2e de la Coupe de l'*Auto*, Médinger, 5e du Grand Prix et 3e de la Coupe de l'*Auto*. Ces trois dernières voitures s'assuraient la victoire de la Coupe de Régularité.

Nouvelle à la main.

Aux examens de la Sorbonne.

L'EXAMINATEUR — Voulez-vous me parler de l'auteur des *Embarras de Paris ?*

LE CANDIDAT. — ? ! ? !

L'EXAMINATEUR. — Comment ? Vous ne connaissez pas Boileau, l'auteur des *Embarras de Paris ?*

LE CANDIDAT. — Vous faites certainement erreur, M'sieur. Boillot se rit de tous les embarras de Paris, comme des autres villes. J'étais au Circuit de Dieppe et je l'ai vu à l'œuvre !

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 8 AU 15 JUILLET

AERONAUTIQUE

MERCREDI 10 JUILLET. — Reims. — André Frey bat les records de vitesse, avec un passager. Voici les temps établis par lui :

Les 10 kilomètres en 4 m. 30 s. 1/5.
20 kilomètres en 9 m. 1 s.
30 kilomètres en 13 m. 30 s.
40 kilomètres en 18 m. 1 s.
50 kilomètres en 22 m 31 s. 1/5 (ancien record, 23 m 59 s.)
100 kilomètres en 44 m. 56 s. 1/5 (ancien record, 48 m. 3 s. 2/5.
150 kilomètres en 1 h. 7 m. 9 s. (ancien record, 1 h. 13 m. 4 s.)

SAMEDI 13 JUILLET. — Reims. — Védrines bat les records de vitesse, couvrant 200 kil. en 1 h. 10 m. (ancien record Védrines : 1 h. 15 m. 26 s.), il se classe premier de nos représentants pour la coupe Gordon-Bennett.

DIMANCHE 14 JUILLET. — Reims. — Prévost couvre 200 kil. en 1 h. 13 m. 1/5, soit à une vitesse moyenne de 164 kil. à l'heure, se classant second de nos représentants pour la coupe Gordon-Bennett.

CYCLISME

LUNDI 8 JUILLET. — Grenoble. — La cinquième étape du Tour de France Chamonix-Grenoble (366 kil.) est gagnée par Christophe en 13 h. 40 m. 23 s. devant Lapize 2e, Garrigou 3e.

MARDI 9 JUILLET. — Stockholm. — Jeux Olympiques : course de 320 kilomètres autour du lac Maelar : 1. Lewis (Sud-Africain), en 10 h. 42 m. 39 s.

MERCREDI 10 JUILLET. — Nice. — Grenoble-Nice (323 kilomètres). La sixième étape du Tour de France est gagnée par Lapize en 12 h. 9 m. devant Defraye et Albini.

VENDREDI 12 JUILLET. — Marseille. — La septième étape du Tour de France Nice-Marseille (334 kilomètres) est gagnée par Defraye en 12 h. 6 m. devant Garrigou et Lambot.

DIMANCHE 14 JUILLET. — Perpignan. — Borgarello se classe premier en 10 h. 47 m. 57 s. 3/5 de l'étape Marseille-Perpignan (335 kilomètres).

ATHLETISME

LUNDI 8 JUILLET. — Stockholm. — Jeux Olympiques : *800 mètres :* 1. Meredith (Américain), en 1 m. 51 s. 9/10. *100 mètres :* 1. R. C. Craig (Américain), en 10 s. 4/5. — 10 kilomètres : 1. T. Kolehmainen (Finlandais), en 31 m. 20 s.

MERCREDI 10 JUILLET. — Stockholm. — Jeux Olympiques : *5.000 mètres :* 1. Kolehmainen (Finlandais), en 14 m. 36 s. 3/5, record du monde, (ancien record : 15 m. 5 s., par Bouin) ; 2. Bouin, en 14 m. 36 s. 4/5.

JEUDI 11 JUILLET. — Stockholm. — Jeux Olympiques : *200 mètres :* 1. Craig (Américain). en 21 s. 4/5. — 10 kilomètres (marche) : 1. Goulding (Canadien), en 46 m. 26 s. 2/5.

VENDREDI 12 JUILLET. — Stockholm. — Jeux Olympiques : *110 mètres haies :* 1. Kelly, en 15 s. 1/5. — *Saut en longueur avec elan :* 1. Guttersen (Américain), 7 m. 60.

DIMANCHE 14 JUILLET. — Stockholm. — Jeux Olympiques. — *Course de Marathon* (40 kilomètres) : 1. Mac Arthur (Sud Africain), en 2 h. 36 m 54 s.

HIPPISME

MERCREDI 10 JUILLET. — Le Tremblay. — *Prix Gladiator* (1.400 mètres, 6 000 francs). 1. Pétulance, à M. W -K. Vanderbilt (O'Neill) ; 2. Valmajour II ; 3. The Irishman. P. M. : gag. 28 fr. 50 ; pl. 13 fr., 13 fr.

JEUDI 11 JUILLET. — Compiègne — *Grand Prix de Compiègne* (2.400 mètres, 15.000 francs) : 1. Gorgorito, à M. J. San Miguel (A. Woodland) ; 2. Golden ; 3. Antonello. P. M. : gag 249 fr. 50 ; pl. 56 fr. 50 ; 10 fr. 50 ; 51 fr.

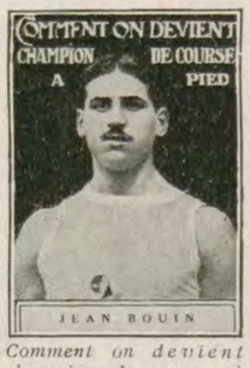
VENDREDI 12 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix Ragotsky* (handicap, 2.400 mètres, 10 000 fr.) : 1. Le Quart d'Heure, à M. Reblaud (O'Neil) ; 2. Padoue II ; 3. Star II. P. M. : gag. 40 fr. ; pl. 19 fr. 50, 24 fr. 50 ; 24 fr 50.

LUNDI 15 JUILLET. — Saint-Cloud. — *Prix Trocadéro* (1.600 mètres, 20.000 francs) . 1. Calvados III, à M. Kousnetzoff (J. Reiff) ; 2. Maboul II ; 3 Rosalinde. P. M. : gag. 77 fr. ; pl. 35 fr. ; 34 fr. ; 95 fr.

PISTOLET. — FUSIL DE CHASSE

VENDREDI 12 JUILLET. — *Le Fusil de Chasse.* Gagnants des poules : Legendre 10/10, Fleury 9/10. — *Prix de Clôture :* Baron de Castex. —, *Prix d'honneur :* Bucquet. — *Prix Toucas :* Bucquet. *Prix Berteaux :* Bucquet.

CE QU'IL FAUT LIRE



Comment on devient champion de courses à pied, par Jean Bouin, Coll. sportive à 1 fr 25

Les Courses de chevaux par St-Georges, collection Sports-bibliothèque. 1 e volume : 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA CINQUIÈME ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

L'ASCENSION DU COL DES ARAVIS

Christophe a réussi à lâcher son camarade Alavoine qui le rejoindra bientôt. En médaillon, la voiture de M. Gentil de la maison Alcyon, qui très aimablement a mis une place à la disposition de notre photographe.

DANS LA NEIGE DU GALIBIER

L'ascension du Galibier est une des épreuves les plus redoutables du parcours. Obligés de se frayer un chemin à travers la neige, les coureurs mettent pied à terre. Notre photographie représente Garrigou. (Bicyclette Alcyon).

LES LEADERS A ANNECY

Christophe et Alavoine qui ont lâché leurs camarades se ravitaillent à Annecy. Ils ont 10 minutes d'avance.

LE TUNNEL DU TÉLÉGRAPHE

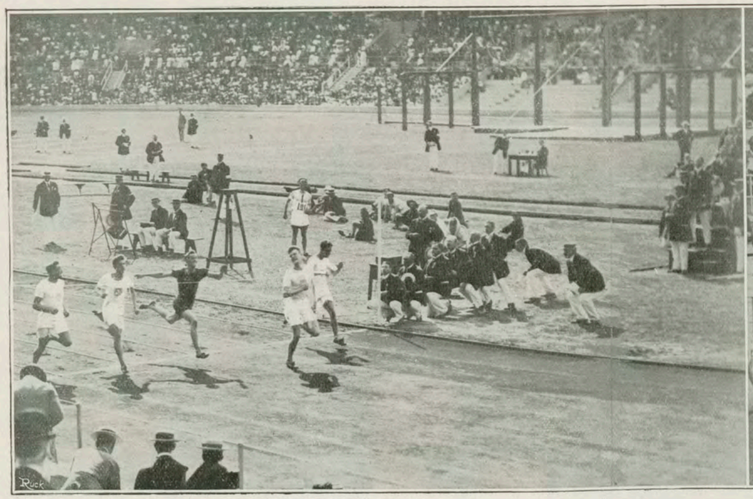
Christophe, vainqueur des 3e, 4e et 5e étapes, franchit le tunnel du Télégraphe.

TOUS LACHES!

Christophe s'est révélé grand champion en s'attribuant la première place dans trois étapes successives.

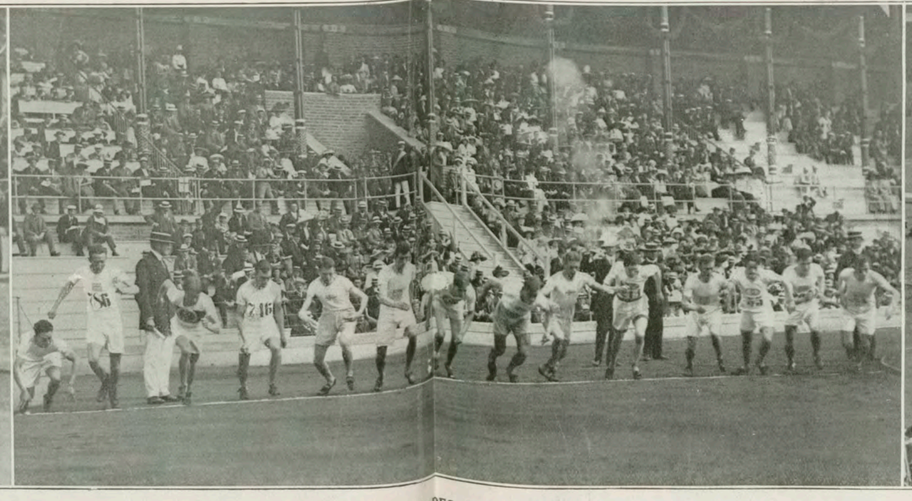
LA VIE AU GRAND AIR

QUELQUES ÉPREUVES DES JEUX OLYMPIQUES A STOCKHOLM



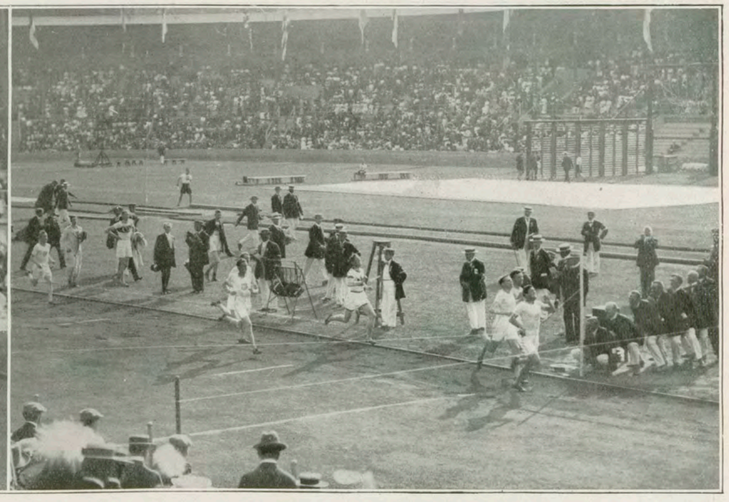
LA FINALE DU 100 MÈTRES

La finale du 100 mètres, de même que celle du 200 mètres, revint à l'américain Craig devant les Américains Meyer et Lippincoat et le Sud-Africain Patching, temps : 10 s. 4/5., Le nègre Américain Drew, vainqueur des éliminatoires Américaines, et classé pour la finale, fut chambré par ses camarades qui, se sentant en nombre, ne voulaient pas voir gagner un noir.



LE DÉPART DES 1.500 MÈTRES

Le 1.500 mètres fut l'une des rares épreuves, avec celles de fond, qui échappa aux Américains. La victoire revint à l'Anglais Jackson, en 3 m. 56 s. 4/5. Le second était le recordman du monde Kivat (Américain) devant l'Américain Jones. Le Français Arnaud était 7e après avoir mené jusqu'aux 1.000 mètres. Pour le classement des 2e et 3e, on dut attendre que les photographies fussent développées, les juges se déclarant incapables d'indiquer l'ordre des arrivées.



LA FINALE DU 800 METRES

Quatre Américains et un Allemand se trouvaient dans la finale. Avec un art consommé, les Américains enfermaient leur rival qui ne put se dégager assez à temps. Méredith triompha en 1 m. 51 s. 9/10. (record du monde) devant Sheppard à une poitrine, Davenport, Braun (Allemand) et Edmundson. En tout état de cause, l'Allemand n'aurait pu gagner, semble-t-il.

T. KOLEHMAINEN PORTÉ EN TRIOMPHE

T. Kolehmainen, après sa victoire dans l'épreuve de 10 kil. en 31 m. 20 s. est porté en triomphe par ses camarades. Son frère, classé aussi pour la finale, lui laissa le soin de représenter son pays, se réservant pour les 5 kil.

BOUIN BAT LES RECORDS PAR 28 SECONDES, MAIS EST BATTU PAR KOLEHMAINEN

H. Kolehmainen (Finlandais) réussit à triompher du Français Jean Bouin sur le poteau en 14 m. 36 s. 3/5. Le record du monde établi, la veille par Bouin en 15 m. 5 s. est battu de 28 s. Bouin a mené un train incroyable depuis les 2.000 mètres et malgré les efforts réitérés du Finlandais ce n'est que sur le poteau que celui-ci parvient à battre le Français d'une poitrine, après la plus admirable course à laquelle on ait assisté.

MAC DONALD, LE POLICEMAN AMÉRICAIN

Dans le lancement du poids de la main droite et de la main gauche, Mac Donald avec 27 mètres 53 fut battu par Rose qui réussit 27 mètres 70. Il avait réussi à triompher dans le lancement du disque. Mac Donald est policeman alors que Rose est procureur.

LA SIXIÈME ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE CHANGEMENT DE MULTIPLICATION

La sixième étape du Tour de France a été l'occasion pour le crack Lapize d'une belle victoire. Il passait en tête du classement général, ex-æquo avec Defraye.

UN VIRAGE DANS LE COL D'ALLOS (A 2.200 m.)

Six hommes se présentaient en bas du col d'Allos dont la côte dure 17 kil. Albini, Alavoine, Lambot et Christophe formaient bientôt le second peloton, tandis que Lapize et Defraye avaient pris la tête. En médaillon, à gauche, Lapize au col Bayard. A droite, Defraye, 5 kil. avant Nice.

Il ne partait pas grand favori dans les 200 mètres, la distance paraissait un peu longue pour lui. Il donna un démenti à ces pronostics, en gagnant splendidement.

Dans le 110 mètres haies, Delaby a eu l'honneur d'éliminer, dans sa série, l'un des spécialistes américains, en 16 secondes, sans trop grand effort.

Dans sa demi-finale, Delaby fait encore une course splendide, et dans ce lot si relevé, il ne trouve qu'un homme, l'Américain Hawkins, pour le précéder au poteau en 15 s. 4/5.

La finale donna lieu à une lutte émouvante, les cinq hommes ayant sauté ensemble la dernière haie. Comme par hasard, c'étaient trois drapeaux américains qui montaient une fois de plus aux mâts des 1re, 2e et 3e places, Kelly ayant gagné la médaille olympique en 15 s. 1/5, devant Wendell et Hawkins.

Le 800 mètres a donné lieu à une extraordinaire compétition, si l'on veut bien songer que l'Italien Lunghi et le fameux Paul Jones ne purent se qualifier pour la finale.

Le favori était naturellement le recordman Shepdard. Mais, après une lutte admirable, son compatriote Meredith parvenait à lui prendre une poitrine sur le poteau, tandis qu'un autre Américain, Davenport, terminait à un mètre. Ils battaient ce record du monde qui nous paraissait déjà phénoménal, Meredith faisant 1 m. 51 s. 9/10 (ancien record : 1 m. 52 s. 4/5).

Par contre, le 1.500 mètres devait nous réserver une très grosse surprise : le fameux Kiwiat, l'homme des 3 m. 56 s. 4/5, semblait imbattable, et l'Amérique le considérait comme un de ses plus sûrs remparts. Or, il se trouva un jeune Anglais, un Oxonian, Jackson qui, ayant trouvé le moyen de se cramponner jusqu'à la fin, déborda dans les derniers mètres la triplette américaine, Kiwiat, Taber et P. Jones. Le grand record du monde de 3 m. 56 s. 4/5 était égalé.

Le poteau passé, Jackson tombait évanoui.

Et nous voici enfin arrivé aux 5.000 mètres, la course qui demeurera légendaire dans les annales olympiques. Dans une telle épreuve, réunissant tout ce que les divers pays peuvent compter de meilleurs coureurs de fond, tout s'est évanoui devant le duel du Finlandais Kolehmainen et du Français Jean Bouin.

Dans les séries du 5.000 mètres, alors que tous les gagnants font des temps entre 15 m. 22 s. et 15 m. 38 s., Jean Bouin, lui, s'en allant seul en tête, culbutait de façon magistrale le record du monde, réussissant à terminer la distance en 15 m. 5 s. (ancien record : 15 m. 6 s. 2/5).

Dans ces conditions, tous les espoirs nous étaient permis pour la finale.

Or, dès le départ, deux hommes dominaient immédiatement le lot, s'en séparaient et seuls retenaient tous les yeux: Kolehmainen et Bouin. Déjà les Bonhag, les Scott, les Hutson, tous ces merveilleux coureurs étaient relégués dans l'ombre.

Bouin, courageux comme un lion, mais aussi, malheureusement, téméraire à l'excès, menait de bout en bout un train absolument fou.

L'enlevage arrivait. Bouin partait à fond, Kolehmainen s'accrochait, et dans cette position nettement favorable, il parvenait à prendre une poitrine à Bouin. Le temps était de 14 m. 36 s. 3/5.

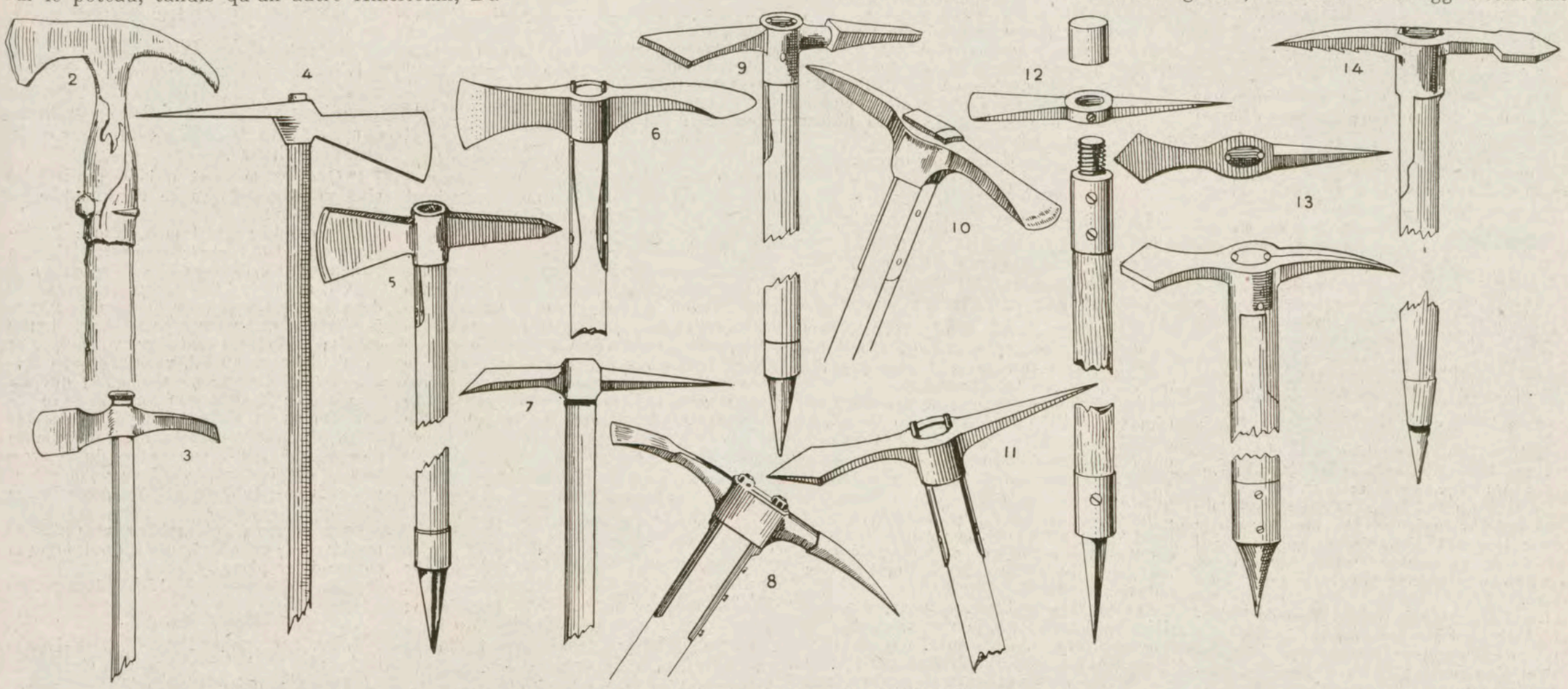
Cela dépasse toute imagination : le record du monde établi la veille par Bouin, à l'admiration générale, un record qui, lorsqu'il était battu, de loin en loin, l'était par une ou deux secondes, le record du monde était culbuté par une demi-minute d'un seul coup et par deux hommes !

La défaite de Bouin ne le diminue pas, d'autant plus qu'elle fut surtout due à sa témérité. Elle établit tout simplement qu'un hasard invraisemblable a voulu créer, à la même époque, les deux plus grands coureurs de fond que le monde ait connus, et leur ait voulu, le même jour, à la même heure, la même forme extraordinaire !

Ainsi chose non moins fantastique, ce Kolehmainen a deux frères. L'un est professionnel, et brille au tout premier rang de sa catégorie. L'autre, amateur, gagnait le 10.000 mètres.

Notons enfin que dans le concours individuel de gymnastique, notre compatriote Segura prenait une très belle seconde place derrière l'Italien Broglia, qui sera d'ailleurs peut-être déclassé pour faits de professionalisme.

Géo Lefèvre.



LE PIOLET A TRAVERS LES AGES

2. Le Piolet du guide Pierre Cachat (actuellement au musée Alpin de Chamonix), fin du XVIIIe siècle. — 3. Piolet du guide Michel Croz (1860). — 4. Piolet du guide J.-J. Bennen (1860) — 5. Ancien piolet de Chamonix. — 6. Piolet de l'alpiniste T. Bonney (1858). — 7. Piolet de Melchior Andergg (1860). — 8 Piolet de Kennedy (1865). — 9. Piolet du Valais (1876). — 10. Piolet de Whymper (1865). — 11. Piolet de W. Wathews. — 12. Piolet dévissable de Zsigmondy. — 13. Piolet d'Ampezzo (Zsigmondy). — 14. Piolet de Sulden (Zsigmondy).

ALPINISME

Le Piolet (1)

L'indispensable compagnon de l'alpiniste

(Suite).

Le grimpeur novice peut, en principe, se fier aux modèles qu'élaborent les fabricants fameux : Jörg, Andermatten, Simond, etc. Mais les pionniers de l'alpinisme eurent, pour faire un choix, des difficultés plus grandes. Ils durent inventer leur arme, en imaginer, en discuter la forme la plus pratique. Après lui avoir donné l'aspect d'un instrument qui tient à la fois de la pioche et de la hache (c'est-à-dire en adaptant l'ancienne hache à glace à l'extrémité d'un alpenstock réduit) ils eurent l'idée de tourner la lame de cette hache horizontalement, de manière à rendre plus facile la taille des marches. La lame prit le nom de *panne*, la pioche le nom de *pointe* et la pique d'acier qui termine le manche garda le nom de *pique*. Que de tâtonnements avant d'arriver à la forme définitive ! Le piolet du guide Pierre Cachat que M. Joseph Vallot retrouva en 1888 (2), date de l'époque de Saussure. C'est un embryon de piolet, une pièce forgée simplement ajoutée au long alpenstock (à l'aide d'un gros clou tordu autour du manche) et dont la hache a conservé sa position verticale. La pointe est très courbée et avait sans doute été prévue pour retenir, pour accrocher. Mais tel quel, c'est le plus vieil engin de ce genre qui nous soit connu et il devait servir de « type » pour ses frères futurs.

Les piolets des pionniers de l'alpinisme sont, à cet égard, fort curieux à étudier. Celui du fameux Michel Croz ressemble assez à la primitive *piolette* de Pierre Cachat. C'est déjà une arme plus solide, mieux emmanchée, mieux forgée, mais la forme est peu dissemblable. La hache est toujours verticale, son tranchant est toujours arrondi et la pointe se recourbe légèrement comme celle de son modèle. Le système de fixation est déjà moins barbare (fig, 3). Celui du guide J.-J. Bennen a ceci de particulier qu'il inaugure la pointe droite et effilée, mais la hache a conservé sa position première (fig. 4) ; elle est ici placée au-dessous de la pointe, de manière sans doute à faciliter la taille des marches. Des anciens piolets retrouvés à Chamonix gardent encore cet aspect : hache verticale au tranchant arrondi, pique droite (moins effilée) et très aigue (fig. 5). On voit que l'idée de renverser la hache n'était pas encore venue aux précurseurs. Pourtant le célèbre professeur Bonney qui provoqua les débuts de Whymper, avait indiqué cette transformation en évasant la pique de son piolet de telle sorte qu'elle ressemblait à une hache retournée et courbe (fig. 6). On remarquera que l'engin était consolidé par des frettes goupillées le long du manche, système qui a prévalu de nos jours. Déjà aussi le roi des guides, Melchior Anderegg s'était fait forger une pique droite et triangulaire et une *panne* presque horizontale (fig. 6). Déjà enfin l'alpiniste Leslie Stephen avait vissé « une piochette sur la tête carrée de son bâton (3) », Mais l'intrépide Kennedy semble avoir indiqué, après de nombreux essais, la forme moderne. Certes, c'est là un piolet massif, trop lourd, une arme de géant, mais son inventeur faisait preuve d'une recherche patiente et d'une rare ingéniosité (fig. 8). Cette fois, la pointe était conique, effilée, courbe, et pour ainsi dire en deux parties. Cette tentative nouvelle dans ce genre ne fut pas la dernière : on voit à Zermatt d'anciens piolets à la pointe pyramidale, (fig. 9). Ce qui vaut d'être remarqué c'est l'aspect de la panne, aspect que beaucoup de piolets modernes ont conservé.

Désormais la panne restera perpendiculaire à sa position d'autrefois. Le piolet de Whymper dessiné par lui-même, est *presque exactement* celui que les alpinistes actuels adopteront (fig. 10). C'est à ce modèle que l'on reviendra, après maints essais pour le rendre plus pratique. J. W. Mathews, de l'Alpine Club, fit forger sa panne en fer de lance et eût une pointe aigue comme un poignard (fig. 11). Le Dr Zsigmondy créa un piolet dévissable en bois d'hickory, pouvant servir à la promenade et à la taille des marches (fig. 12) ; il employa ensuite un piolet d'Ampezzo dont la panne, comme celle du piolet de Mathews se terminait en fer de lance (fig. 13) ; puis un piolet de Sulden dont la pointe s'agrémentait de dents faites pour mordre la neige (fig. 14) ; enfin un ingénieur français, M. Brouzet imagina un modèle qui prétendait remédier à l'inconvénient causé par les frettes et les goupilles qui affaiblissent le manche.

(A suivre). Georges Casella.

(1) Voir la *Vie au Grand Air* du 13 juillet 1912.
(2) *Ann.* du C. A. F., 1888, p. 31-32.
(3) Spiro p. 81.

NOS GRANDES ENQUÊTES

UN ROI DU VOLANT DOIT-IL ÊTRE UN ROI DE L'AIR ?

ANGERS et Dieppe ont été les deux pôles du sport pendant le mois de juin. Les sportsmen qui ont pu assister au Grand Prix de l'Aéro-Club et à celui de l'Automobile-Club en ont rapporté des impressions très vives, qui ne sont pas sans analogie, ce qui semblerait donner raison à ceux qui prétendent que l'aviation et l'automobile sont étroitement liées l'une à l'autre.

Nous avons trouvé intéressant de demander leur avis sur ce sujet, aux champions de l'air qui ont été où sont encore des champions du volant, et voici les réponses qui nous sont parvenues:

Roland Garros.

Le triomphateur du Circuit d'Anjou, Roland Garros, est venu à l'aviation en passant par l'automobile, il a conduit et conduit encore pendant ses loisirs d'homme-oiseau des voiturettes extrêmement rapides.

L'aviation procure des sensations que l'homme n'a jamais encore ressenties et dont il ne trouve nulle trace dans son atavisme, elle lui donne un domaine nouveau, ouvre un champ illimité à sa fantaisie, et cette connaissance de la troisième dimension est une chose si nouvelle pour l'organisme et les sens, que l'on ne peut se lasser ni se passer des joies supérieures qu'elle procure, tandis que l'automobile, au fond, n'est que le perfectionnement d'un mode très ancien de locomotion. On a toujours roulé sur quatre roues, maintenant on roule plus vite et c'est tout.

ROLAND GARROS.

Il existe un lien commun à l'aviation et à l'automobile, c'est le moteur.

Celui qui a fait longtemps de l'automobile finit par connaître son moteur, par le *sentir* (suivant l'expression consacrée) il lui trouve, en quelque sorte, une âme et c'est là une notion précieuse pour bien voler.

Les dangers de l'automobile et de l'aéroplane ne sont pas les mêmes. A 150 kilomètres à l'heure sur la route vous êtes à la merci d'un caniveau, d'un virage, de l'obstacle imprévu ; en l'air, au contraire, à la même allure, vous vous sentez en sécurité vous n'avez pas la sensation de la vitesse, vous vous croyez immobile dans un grand courant d'air (celui que produit l'hélice).

Un bon automobiliste ne doit pas forcément faire un bon aviateur ou réciproquement. Il faut des dispositions spéciales pour voler, une vraie vocation, j'estime cependant que l'automobile, la motocyclette et même la bicyclette qui donne le sens de l'équilibre sont une excellente préparation à l'aviation.

ROLAND GARROS.

Georges Boillot.

Georges Boillot, le grand vainqueur de Dieppe a fait de très consciencieuses études d'aviation ; il a conduit plusieurs types d'appareils et passé brillamment son brevet de pilote.

Il n'y a pas à comparer l'aviation et l'automobile ; dans le premier sport vous ne courez qu'à des déceptions ; si habile que vous soyez, si bon que soit votre aéroplane, vous êtes toujours un jouet ballotté par les vagues aériennes, vous avez en main des commandes qui vous paraissent en caoutchouc tant elles obéissent lentement bien heureux encore quand elles obéissent !

Tandis que dans le sport automobile, vous savez où aller ; vous avez un solide volant entre les mains qui exécute exactement vos volontés. En course vous avez la sensation de la lutte, et celle très agréable de la vitesse (vous avez bien celle-ci en aéroplane mais à l'atterrissage seulement et c'est une sensation très désagréable de chute).

Avec une voiture sérieusement établie, les dangers sont limités.

Il y a : 1° l'obstruction de la route par un concurrent, 2° une fausse manœuvre possible du conducteur, 3° l'éclatement d'un pneu dans une courbe, et c'est tout. Tandis que dans l'aéroplane, le pilote est dans une ambiance de dangers ; l'homme habile peut diminuer dans une certaine proportion les causes ou les conséquences d'une chute, mais il n'en est jamais à l'abri, les derniers accidents sont là malheureusement pour le prouver.

Un bon conducteur d'automobile connaissant bien la mécanique se trouve plus avantagé pour faire de l'aviation qu'un autre individu. Il est familiarisé avec le bruit du moteur qui abrutit toujours le novice, il n'a pas à redouter la vitesse et il a fourni des preuves de sang froid, tandis qu'un bon aviateur ferait à mon avis un piètre automobiliste étant donné que la valeur d'un conducteur de voiture est composée d'une quantité d'éléments qui ne s'acquièrent qu'avec une grande pratique de la route et de la mécanique.

GEORGES BOILLOT.

L'aviation m'intéresserait au point de vue technique proprement dit, car j'estime qu'il y a énormément à faire dans le moteur d'aéroplane, mais il y a encore beaucoup à faire dans le moteur d'automobile et celui-ci pour le moment m'intéresse beaucoup plus que l'autre.

GEORGES BOILLOT.

Emmanuel Hélen

Le vainqueur de la Coupe Michelin 1911, avant de devenir aviateur, a disputé de grandes épreuves d'automobile, en Amérique : il a remporté la Coupe des Milliardaires, à Cuba.

L'aéroplane, sport nouveau, est, sans jeu de mot, au-dessus de tout, il idéalise l'homme, dont tous les sens sont en éveil dès qu'il s'élève dans l'azur.

Il n'y a aucun lien commun entre l'automobile et l'aviation. Je me souviens que quand, pour la première fois, je m'assis dans le baquet d'une 120 chevaux, je n'eus aucune émotion. Tandis que, il faut bien l'avouer, malgré tout le courage que l'on puisse posséder, quand vous montez dans votre aéroplane, la crainte du danger vous pince le cœur et c'est là qu'il faut faire preuve de volonté et maîtriser sa nature.

Les dangers sont pourtant aussi grands dans les deux sports, je vais vous en donner un exemple. Dans la Coupe des Milliardaires, tout à fait à la fin de l'épreuve, j'étais à quelques minutes du premier, une chaleur me montait à la face, car je voulais gagner, mais il n'y avait plus que quelques kilomètres à couvrir ! Dans un virage, je retrouve tout à coup mon rival devant moi, je me lance dans son sillage, malgré la nuée de graviers qui me sautent dans la figure. Nous arrivons tous deux, roues dans roues, dans la ligne droite. Mon rival, dont le moteur énorme l'empêchait de m'entendre, croit la course à sa merci, il coupe les gaz devant la ligne d'arrivée et... me voit tout juste le battre d'une longueur !

Or, j'estime que, pendant ces quelques minutes où je me suis accroché à lui, j'ai couru plus de dangers que dans toute ma carrière d'aviateur.

EMMANUEL HÉLEN.

Maurice Tabuteau

L'excellent aviateur Tabuteau a couru avec succès le Circuit des Ardennes : il préfère les sensations de l'automobile à celles de l'aéroplane.

Les plus vives sensations sont celles que procure l'automobile, dont l'exacte obéissance à celui qui conduit est une source de jouissances que l'indocile aéroplane ne m'a jamais fait sentir. Les liens communs, ma foi, je ne vois guère que les ennuis de moteurs.

Les plus grands dangers sont l'apanage de l'aéroplane, à cause de la gravité du moindre incident provenant des ruptures de pièces en l'air. Combien d'automobilistes ont cassé leur direction et n'ont rien eu, les pauvres aviateurs qui ont cassé leurs ailes en sont tous morts.

MAURICE TABUTEAU.

René Barrier.

Le parfait aviateur, Réné Barrier, qui, deux ans de suite, accomplit, en compagnie de Garros, Audemars et Simon, une tournée aérienne en Amérique, est un merveilleux conducteur d'automobile.

L'automobile ne procure pas de sensations extraordinaires. Il y a bien la vitesse mais la vitesse à la longue, on s'en lasse et puis les cahots de la route et la poussière vous ramènent vite à la réalité. Tandis qu'en aéroplane, vous êtes votre maître, vous suivez telle route qui vous convient, vous allez sans secousse au gré de vos caprices, le visage fouetté par le vent de l'hélice et c'est délicieux, je parle ici, bien entendu, de l'aviation par temps calme.

Comme lien commun entre l'automobile et l'aviation, je ne vois guère que la *décision* qui doit être instantanée dans chacun de ces deux sports.

Les dangers de l'automobile et ceux de l'aéroplane ne peuvent être mis en parallèle, car, dans un cas, la vitesse est tout le danger ; dans le second, au contraire, c'est elle la sécurité. Si vous avez une panne dans une course d'automobiles, vous vous arrêtez sur le bord de la route et vous réparez ; en l'air si votre moteur vous trahit, c'est la descente en vol plané et l'atterrissage parfois fatal. Un de mes plus mauvais souvenirs d'aviateur, c'est celui qui m'est resté d'une exhibition à Détroit (Michigan) : j'étais parti de l'aérodrome par un temps idéal, le moteur ronflait bien, j'allais évoluer au-dessus des eaux bleues du lac Sainte-Claire. Après une heure trois quarts de vol, je me disposais à regagner mon gîte ; j'étais à 1.000 mètres de haut pour passer les forêts que je voyais au-dessous de moi quand je coupai les gaz pour évoluer quelques instants en silence. Descendu à 700 mètres, je voulus remettre les gaz, rien ! Un coup d'œil à mon niveau d'essence me consterna, je n'avais plus une goutte de carburant. En proie aux plus sombres pensées, je virai à droite puis à gauche, cherchant une trouée dans les bois, je descendais toujours, arrivé à 200 mètres, j'aperçus enfin une petite clairière grande comme un mouchoir de poche dans laquelle mon appareil trouva juste la place de se poser. J'étais sauvé.

RENÉ BARRIER.

Etienne Giraud.

Le sportsman éclectique par excellence qu'est Etienne Giraud, a pris part aux premières grandes courses d'automobile. Quant à sa carrière d'aviateur, elle compte déjà de belles prouesses ; ses voyages aériens dans le Midi au cours de l'hiver dernier sont encore présents à la mémoire de tous.

Comment comparer les difficultés et les dangers, alors que les instruments sont si différents et que leurs terrains d'action ont si peu de rapports ? A l'auto docile, les embûches des routes encombrées ; à l'aéroplane à peine dompté, l'air immense et les trois dimensions.

Quant à faire d'un aviateur un conducteur et réciproquement, c'est encore une solution difficile à donner : un conducteur peut devenir bon par la pratique ; un aviateur doit être doué.

ETIENNE GIRAUD.

L'un se fait en plusieurs années ; l'autre s'impose un beau jour.

Les sensations éprouvées sont non moins différentes : l'auto, c'est la sécurité parfois trompeuse ; l'aéroplane c'est le danger souvent illusoire.

Mais, tout fait de celui ci le plus bel outil de sport mécanique que le génie de l'homme ait encore mis entre ses mains.

Confier son sort à un bon appareil et à un moteur bien au point, se trouver à mille mètres, dans la tempête de vent de l'hélice, les yeux allant de l'horizon au compte-tours, du porte-cartes au niveau d'essence, l'oreille au guet, vers le bruit du moteur, l'attention tendue vers le remous possible, voir défiler rivières, villes et forêts, puis, bientôt, se rapprocher la grande tache brune de l'aérodrome bordé de hangars ; couper, se laisser glisser comme sur un invisible tobbogan, et lorsqu'il semble que l'on va s'écraser sur le sol, redresser et s'y poser doucement, cela, ça dépasse tout. Paris-Amsterdam, Paris-Bordeaux, Paris-Berlin, glorieuses randonnées de l'époque héroïque, quelques heures de vol dans les cieux de Beauce et de Béarn vous ont fait reculer d'un rang dans mes souvenirs !

E. GIRAUD.

René Thomas.

Le joyeux Thomas, l'ancien motocycliste devenu un excellent conducteur de monoplan a pris part à la coupe des voiturettes de 1911 et au Grand Prix de l'A. C. F. de 1912.

Je préfère de beaucoup l'automobile à l'aviation, il ne faut pas comparer ces deux sports entre eux, si vous vous retournez en voiture vous avez beaucoup de chances de vous relever sans mal, tandis qu'en aéro, vous partez presque sûrement de l'autre côté. Je suis bien placé pour parler de ce sujet car j'ai payé mon tribut a chacun des sports qui nous intéressent ici. Je crois qu'il est plus difficile de conduire une voiture de course même à 200 à l'heure qu'un aéroplane et je le prouve, tous les jours vous voyez de nouveaux hommes-oiseaux se signaler à l'attention publique tandis que pour les conducteurs d'automobiles, ce sont toujours les mêmes que nous voyons au départ des grandes épreuves.

RENÉ THOMAS.

Léon Molon.

Léon Molon n'a jamais quitté le sport automobile. Depuis dix ans, on le voit au départ de toutes les grandes épreuves ; il est aussi un aviateur de la première heure.

1° Quel est le sport qui me procure les plus vives sensations de l'automobile ou de l'aviation ?

L'automobile par temps calme ; l'aéroplane quand il vente (et ceci est relatif à la puissance et à la stabilité de l'appareil).

2° L'émotion est le lien commun entre ces deux sports. Lorsque vous prenez un virage trop vite et que vous avez atteint la limite extrême où la force centrifuge va l'emporter sur l'adhérence au sol, vous avez une sensation (très désagréable d'ailleurs) qui est comparable à celle que vous procure un bon remous qui vous prend par en-dessous et exige, pour vous rétablir, le maximum de course du gauchissement et du gouvernail. A cet instant, le sol ne vous paraît pas plus hospitalier que le fossé ou l'arbre d'en face !

3° La course d'automobiles exige plus de métier et de connaissances spéciales que la course d'aéroplanes.

LÉON MOLON.

Eugène Renaux.

Le vainqueur de Paris-Puy-de-Dôme est aussi le vainqueur de la Coupe de la Presse ; c'est dire qu'il est aussi brillant aviateur qu'excellent automobiliste.

Je pense qu'il n'y a de lien commun entre l'aviation et l'automobile que le moteur. Un excellent conducteur, en panne, descend pour vérifier la raison de sa regrettable situation et y porter remède. L'aviateur fait de même. Il doit également descendre, mais en vol plané. La différence entre la descente du conducteur par son marche-pied et celle de l'aviateur (qui n'en a pas d'assez long), est un exemple assez saisissant de la différence d'aptitudes qu'il faut pour se tirer des situations difficiles dans ces deux sports.

EUGÈNE RENAUX.

En sport, toutes les sensations sont vives. Les plus agréables sont évidemment procurées par l'aéroplane.

N'est-ce pas toujours et ne sera-ce pas toujours beau de voir de haut ?... L'impression d'infini que donne le plein ciel fait penser que les océans sont petits, et les beautés des campagnes sur lesquelles nous volons sont souvent telles que nous pensons avec mélancolie à tous les gens qui vainement s'agitent au « rez-de-chaussée », sans cependant regretter qu'ils y restent.

Car, quand tous les inutiles, les pontifes, les snobs, l'armée des arrivistes et des sots aura pris son essor dans le ciel, je crois qu'alors le moment sera venu de refaire tout de suite et uniquement de la locomotion terrienne.

EUGÈNE RENAUX.

On voit combien les avis sont partagés ! Ce que l'on peut cependant déduire de toutes ces réponses c'est le peu de rapport qui existe entre deux sports que l'on croyait si intimement liés : l'automobile et l'aviation.

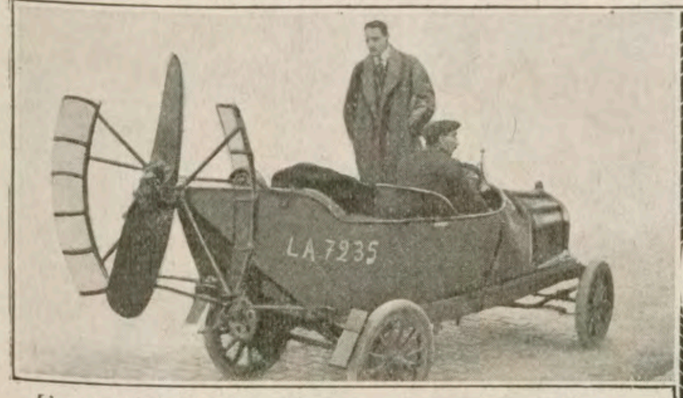
FRANÇOIS TOCHÉ.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

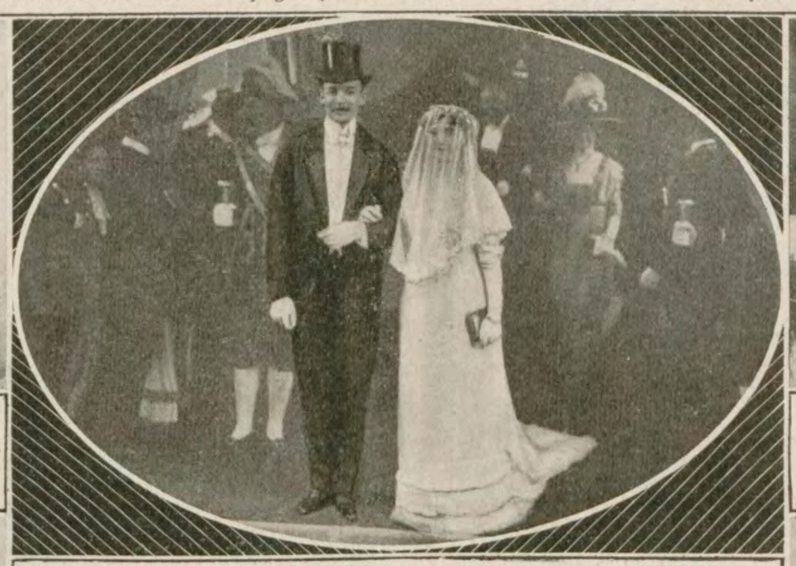
Oliverès, qui s'est tué, dimanche dernier, à Bourg-en-Bresse.

Le Prix Ragotsky (2.400 mètres, 10.000 francs), disputé le 12 juillet, à Maisons-Laffitte, a été gagné par Le Quart d'Heure, à M. Reblaud (O'Neill). Padoue II et Star II se classaient respectivement second et troisième à une et deux longueurs. Amoureux III s'adjugea facilement le Prix du Lude, le même jour.

Mlle Oras (en noir) et Mlle Beylon, qui ont pris part aux Joutes lyonnaises, dimanche dernier.

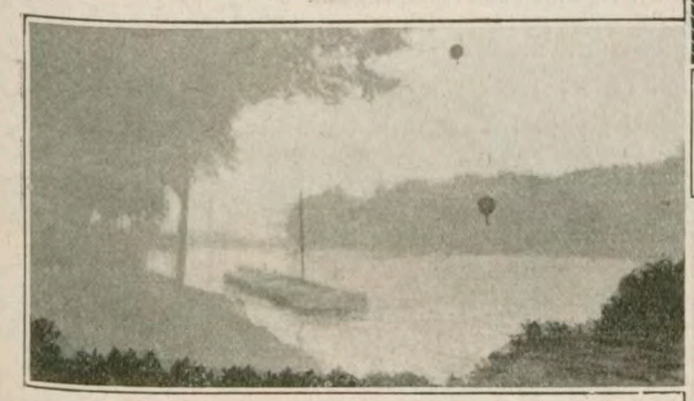


L'automobile à hélice du comte Bertrand de Lesseps est maintenant tout à fait au point et son inventeur a effectué, avec elle, le parcours Paris-Lyon.

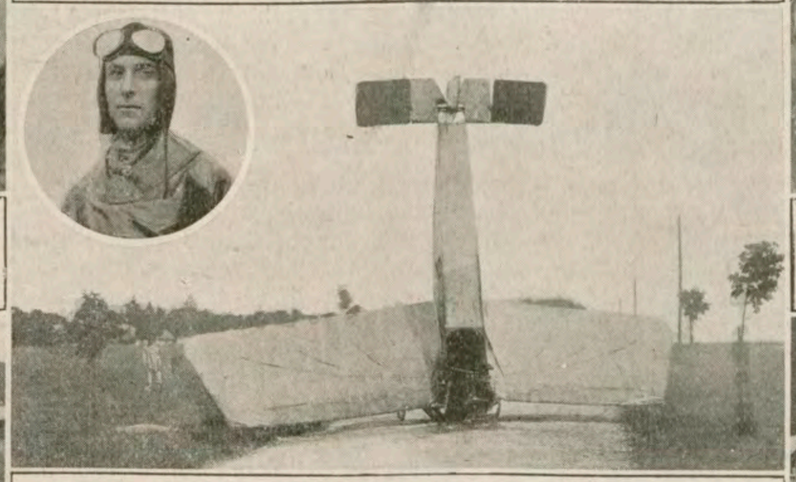


Le mariage de Mlle Suzanne Micheelin avec M. Marcel Jeanson a été célébré le mardi 9 juillet, en l'église St-François de Sales. De nombreux amis étaient venus apporter leurs vœux aux jeunes époux et féliciter leurs parents.

Un grand concours de pêche à la ligne s'est déroulé à Chaumont (Haute-Marne), dans le canal de la Marne à la Saône ; 550 concurrents y prirent part.



Un ballon, qui participait à un concours d'atterrissage de l'Aéro-Club, est tombé, peu de temps après son départ, au bois de Boulogne, entre les deux lacs.



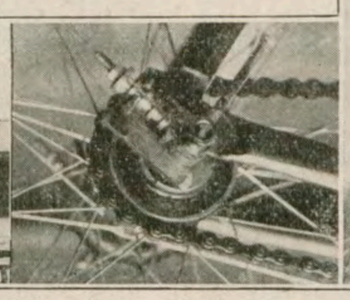
L'appareil de l'infortuné Bedel, après sa chute mortelle à Châlons. Le monoplan est planté en pylone sur la route, et malgré la violence du choc il ne semble pas très abîmé. En médaillon, Bedel, la malheureuse victime.

Les parlementaires en ballon : la semaine dernière, nos députés ont été invités, par MM. A. Leblanc et Barthou, à effectuer une ascension en sphérique.

M. Millerand, ministre de la guerre, félicite et remet une récompense aux officiers qui sont venus de Provins à Paris, en bicyclette, avec leurs troupes.

Les officiers de réserve qui ont pris part au raid du Matin arrivent Longchamp. On sait qu'ils avaient à couvrir trois étapes : une à cheval, une à pied et une à bicyclette.

M. Tabar, directeur de la Société d'aviaton de Montpellier, reçoit le lieutenant-colonel Estienne venu en tournée d'inspection.

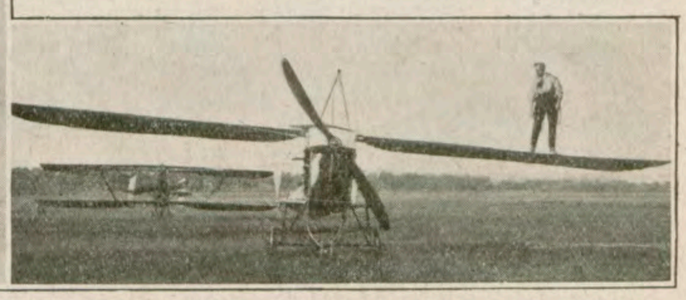


Dispositif employé par certains concurrents du Tour de France pour démonter rapidement leur roue arrière.

Saint-Aubert, du Stade Toulonnais, lance le javelot aux championnats d'athlétisme du Midi.

M. A. Deperdussin, le grand constructeur d'aéroplanes, chevalier de la Légion d'honneur.

Avant l'usage du piolet, les pionniers de l'alpinisme se servaient d'un long bâton et d'une hachette.



L'aviateur Cody monte sur les ailes du nouveau monoplan qu'il vient de construire. On sait qu'en essayant cet appareil, il est tombé dans un champ et a tué une vache. L'aviateur s'est relevé sans mal, mais le monoplan a été détruit.

Le Prix Hermit (2.200 mètres, 20.000 francs), couru le jour de la Fête nationale, à Saint-Cloud, a été une facile victoire pour Foxling, à M. Deutsch (J. Childs). Traquenard se classait second devant The Irishman.

Le septième Grand Prix de Paris des Joutes lyonnaises (Prix Dubonnet), qui se disputait dans le bassin de l'île des Cygnes, s'est terminé lundi dernier, par la victoire de Devedeux.

Le Prix du Trocadéro (1.600 mètres, 20.000 francs), disputé le 15 juillet, à Saint-Cloud, a été gagné par Calvados III, à M. Edouard Kahn (J. Childs) devant Ioni et Nemesis. Le handicap d'Été disputé ensuite a été gagné par Trio à M. Linker (O'Neill).

HIPPISME

Les grands vainqueurs

A propos de la victoire de De Viris.

Lorsqu'au début de l'année, j'ai passé en revue les performances accomplies au cours de l'an dernier par les représentants des différentes familles de pur sang, j'avais attiré l'attention du lecteur sur les résultats obtenus par la famille 14.

Elle s'était placée au sixième rang dans l'ordre des sommes gagnées, avec 842.208 francs ; et pourtant elle n'avait mis en ligne que trente-sept concurrents sur lesquels treize avaient été vainqueurs.

Parmi ces treize vainqueurs, quatre noms se détachaient, portés par des chevaux de grande classe : chez les trois ans, Faucheur et Matchless ; chez les quatre ans, Badajoz ; chez les cinq ans, Ossian.

J'avais signalé spécialement le succès d'une pareille production, en insistant auprès des éleveurs sur ce point, que cette famille est d'introduction récente en France ; en effet sur les cent six poulinières qu'elle comptait dans l'avant dernier volume du Stud Book, soixante-dix remontaient à des importations postérieures à l'année 1880.

Au cours de la saison actuelle, la famille 14 obtiendra peut être des résultats moins brillants, bien qu'il soit imprudent de vouloir se prononcer avant l'époque de la clôture : mais il est certain, dès maintenant, qu'elle figurera honorablement dans les statistiques de fin d'année, grâce aux performances de trois de ses représentants de trois ans : Gorgorito, Gayoffe et De Viris.

Ce dernier vient de s'affirmer nettement comme l'un des meilleurs poulains de sa génération : on peut lui reprocher, il est vrai, deux défaillances. l'une dans le Prix Noailles, où il se plaçait troisième derrière Impérial II et Isard, l'autre plus complète dans le Prix du Jockey Club. Mais, à part ces seules faiblesses, il ne compte que des victoires et sa place de troisième dans le Grand Prix ; victoire dans le Prix de Fontainebleau, victoire dans le Grand Prix de Bruxelles, victoire dans la Poule d'Essai et enfin victoire dans le Prix du Président de la République à Maisons-Laffite.

En une année aussi bousculée, on peut affirmer qu'il existe peu de carrières présentant plus de régularité. Il est permis d'espérer d'ailleurs qu'il poursuivra le cours de ses succès : car, si l'on recherche les particularités des représentants de la famille à laquelle il appartient, on s'aperçoit que, loin d'être des prodiges de précocité, ils ont été, la plupart du temps, des animaux doués d'une qualité sérieuse que l'âge leur a permis d'affirmer de plus en plus.

Venant après l'étude que j'ai présentée la semaine dernière sur Houli, l'examen de l'ascendance de De Viris est tout à fait curieux.

Il existe en effet, un contraste absolu entre les deux pedigrees.

Tandis que Houli est issu d'un inbreeding éloigné, De Viris est au contraire le produit d'un inbreeding excessivement rapproché.

Alors que Houli ne contient qu'un seul courant de Pocahontas, De Viris présente un inbreeding sur Stockwell, fils de Pocahontas, et un autre sur Pocahontas; ces inbreedings sont d'ailleurs soutenus par de semblables qui se retrouvent chez son père et surtout chez sa mère.

Les principaux courants de l'ascendance de Houli sont Bay Archer, Dollar, Vermouth et Hermit ; aucun d'eux n'existe chez De Viris qui contient par contre Galopin, Blair Athol et See Saw.

Enfin, Houli descend d'une poulinière fameuse, Little Sister, qui remonte elle-même à Baleine, une jument-base de deuxième catégorie ; tandis qu'on ne trouve dans l'ascendance maternelle de De Viris aucune individualité qui ait été jugée digne de prendre rang parmi la classification des juments-bases.

Cette dernière considération ne doit pas nous permettre cependant de mépriser la souche à laquelle appartient De Viris ; si l'on remonte jusqu'à sa sixième mère, une pouliche innommée de Little Red Rover, on voit qu'elle compte parmi sa descendance des chevaux qui ont su se distinguer sur l'hippodrome aussi bien qu'au haras : entre autres son fils Buccaneer, ses petits fils Wild Oats et Touchet, son arrière-arrière petit-fils, Volodyovski, un vainqueur du Derby.

Nous allons avoir, probablement sous peu, l'attention attirée sur cette souche en France, non seulement parce que Volodyovski vient d'être récemment importé comme étalon, mais encore parce que le baron Maurice de Rothschild a fait, en Angleterre, l'acquisition d'une véritable collection de sœurs ou demi-sœurs du dit Volodyovski.

Pour en revenir au pedigree de De Viris, sa caractéristique intéressante est l'inbreeding à deux générations libres sur Silvio; autrement dit la grand' mère paternelle et la grand' mère maternelle de De Viris sont toutes deux filles de Silvio. Ce dernier est un excellent représentant de la famille 1 qui a remporté le Derby et le Saint-Léger; son père Blair Athol présente cette particularité qu'il donne de très bons résultats dans l'inbreeding.

En dehors de cet inbreeding très rapproché, De Viris en possède d'autres plus éloignés sur Pocahontas, sur Voltigeur, sur Ion et sur Touchstone. Celui de Pocahontas est soutenu du côté du père et du côté de la mère; tandis que celui de Ion et celui de Touchstone sont soutenus uniquement du côté de la mère.

Le croisement en dehors, qui semble présenter de l'importance, est celui de Saint Simon avec See Saw.

J'ai déjà écrit à cette place, lorsque j'ai envisagé la carrière probable des meilleurs deux ans de l'an dernier, que le pedigree de De Viris offrait d'excellents éléments de succès. J'avais émis seulement la crainte que la répétition d'une union de courants aussi rapprochés pût offrir quelque danger et j'avais placé mon espoir, pour que les mauvais effets en fussent atténués, dans l'année de viduité qui a précédé la naissance de De Viris.

Voici, d'ailleurs, pour plus ample informé, la carrière de sa mère Biella au haras; il est inutile, en effet, de parler de sa carrière au champ de courses, puisqu'elle n'a jamais paru sur un hippodrome.

1905	Bien à Vous	m. al par Saint Léon
1906	Mlle Bon	f. b. par Simonian
1907	Berceuse	f. b. par Simonian.
1908	vide.	
1909	De Viris	m. b. par Simonian.
1910	Big Bell	f. b. par Simonian.
1911	Cornélius Nepos	m. b. par Gala Wreath.

Bien à Vous n'a rien valu. La première union avec Simonian a donné en Mademoiselle Bon une pouliche utile qui a gagné au total environ 47.000 francs d'argent public : elle a fait dead heat notamment dans le Grand Prix de Bade avec Azalée. Berceuse, produit de la seconde union, est déjà moins utile ; sa seule victoire a été, lors de ses débuts à deux ans, le Prix de Saint-Firmin devant Sablonnet et Imprenable.

Vient ensuite, après une année de viduité, ce De Viris que nous pouvons considérer, quoiqu'il arrive par la suite, comme un bon cheval. Que dire de Big Bell qui est encore issue de cet inbreeding si rapproché? Je n'oserais pas lui prédire un avenir bien brillant; on peut tout espérer cependant en l'état actuel de la science de l'élevage; mais il semble qu'il y aurait, dans son succès, un démenti bien formel aux constatations pratiques que l'on a pu tirer jusqu'ici de l'hypothèse vraie ou fausse de la saturation.

Suivant immédiatement les succès de La Française, de Nuage et de Basse Pointe, les belles courses de De Viris viennent raviver les regrets qui ont été ressentis dans le monde de l'élevage lorsque son père Simonian est mort au mois de mars 1910 à l'âge de 22 ans.

Par une coïncidence curieuse, c'est précisément en 1910, année de sa mort, que le chiffre des gains de ses produits a été le plus élevé; il a atteint près de 950.000 francs, grâce au quatre ans, Aveu, et aux trois ans, Nuage, Basse Pointe, La Française et Aloës III.

Après cela, sa meilleure année a été de 618.602 francs en 1911, avec le trois ans, Rubinat II, et les quatre ans, Basse Pointe et La Française.

Il a été importé en France en 1896 : ses produits ont paru sur nos hippodromes pour la première fois en 1900. Depuis lors, en douze années, ils ont remporté 283 courses plates pour 3.921.592 francs d'argent public; en obstacles, ils ont gagné 1.091.075 fr., soit au total plus de cinq millions sans compter les résultats de cette année et des suivantes.

Car il est à remarquer que la caractéristique des produits de Simonian est leur grande résistance : Spa III, Vieux Paris, Luzerne, Aveu, Basse Pointe, La Française, Aloes III nous en fournissent des exemples. Au contraire, ses vainqueurs précoces sont rares : Le Mandinet, Camisole et Nuage ont été ses meilleurs deux ans.

Bref, c'est un grand reproducteur qui a disparu : fort heureusement, les déductions tirées du pedigree de De Viris nous permettent d'espérer que nous retrouverons en celui-ci un digne successeur de son père.

René Riondet.

Voir dans le prochain numéro de la *Vie au Grand Air*, les clichés du Tour de France que nous faisons suivre de bout en bout par l'un de nos reporters photographes.

Les courses de Juillet

Ce que valent les deux ans

Les deux ans qui sont restés jusqu'ici au second plan vont passer prochainement au premier. Le moment est venu de nous occuper d'eux. aucune épreuve importante ne leur sera offerte avant le 28 juillet, date de l'Omnium de deux ans: mais les modestes épreuves dont il leur faut se contenter le premier mois, sont loin d'être négligeables.

Le fait saillant de cette première période a été la prépondérance de l'écurie Edmond Blanc. Ce n'est pas là une nouveauté! Depuis plusieurs années, la casaque orange triomphe dans ces premières rencontres, avec une étonnante régularité. Le principal effort de l'éleveur de Jardy paraît se porter de ce côté : la race est naturellement précoce, son système d'élevage tend à accroître le plus possible cette précocité, ses débutants paraissent sur l'hippodrome généralement plus poussés dans leur préparation que les autres. Bref, la supériorité de ses deux ans, surtout pendant la première partie de la campagne s'explique ; mais il faut reconnaître qu'il a atteint cette année un résultat véritablement exceptionnel : exception faite pour un médiocre poulain de prix à réclamer qui s'est fait battre à deux reprises aucun des deux ans qu'il a mis en ligne n'a connu encore jusqu'ici la défaite.

LE NOUVEAU JOCKEY AMÉRICAIN WILSON.

Son premier représentant a été Clef d'Or, une pouliche de Flying Fox et Gold Key, qui a gagné fort plaisamment à Saint-Cloud la première course ouverte aux deux ans. Mais c'est sa précocité sans doute, son degré bien avancé de préparation, qui a assuré son succès. Son écurie ne paraît pas fonder sur elle grande espérance, car elle ne l'a engagée dans aucune des grandes courses de deux ans.

Dagor, que l'écurie Edmond Blanc a mis en ligne dans le Prix d'Essai à Maisons est comme Clef d'Or un produit de Flying Fox, mais de meilleur ordre qu'elle. Il a fait preuve d'une très grande vitesse et dominé d'un bout a l'autre tous ses opposants. Aucun deux ans, sauf sa compagne d'écurie Marka, ne s'est montré cette année plus brillant. Toutefois, si l'on considère son origine et son modèle il est difficile de voir en lui autre chose qu'un flyer. Son écurie d'ailleurs ne paraît pas faire sur lui un fond très sérieux.

Disons un mot, pour finir, des deux courses importantes qui se sont disputées dimanche et lundi à Saint-Cloud. La victoire de Foxling dans le Prix Hermit a été aussi facile, aussi plaisante que possible, mais il y avait à vrai dire la tâche fort aisée. On ne pouvait pas moins attendre de lui après la très bonne course qu'il venait de fournir dans le Prix du Président de la République sur une distance un peu longue peut-être pour ses moyens. Celle du Prix Hermit était tout à fait dans ses cordes. Mais il est très possible que la tenue lui vienne avec l'âge et qu'il devienne un animal très complet. C'est un poulain qui très visiblement progresse, et il faut s'attendre à le voir se rapprocher encore des premiers sujets de l'année.

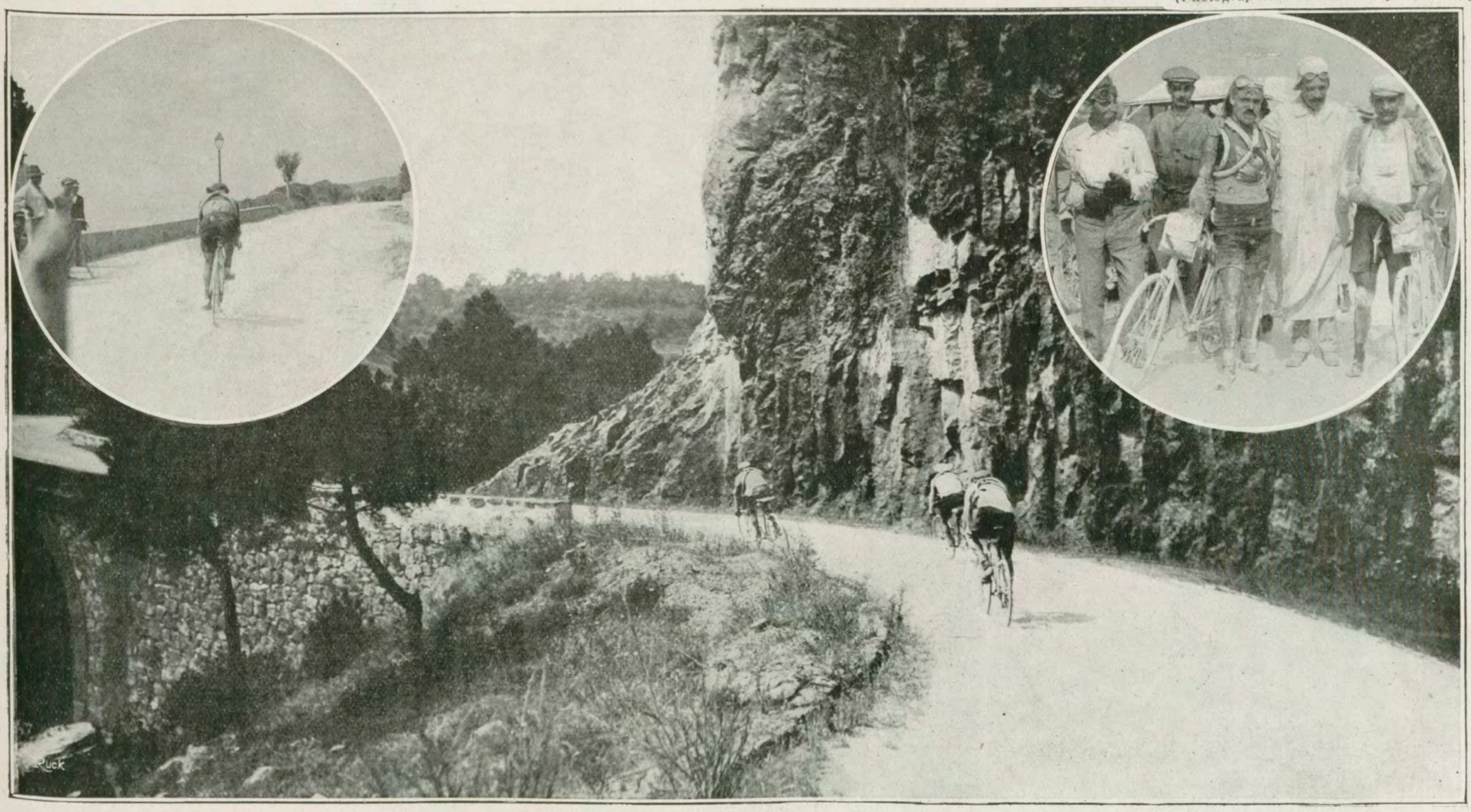
Calvados III et Shannon se sont réhabilités dans le Prix du Trocadéro. Si l'on tient compte des quatre livres que le poulain de M. Duryea rendait au gagnant Calvados III, on peut estimer qu'ils ont montré à peu près la même forme. Il n'y a pas contradiction formelle entre les deux dernières courses de Shannon, celle de Maisons et celle de Saint-Cloud, mais il paraît probable cependant que la seconde vaut mieux que la première. La distance du Prix du Président était trop longue pour lui apparemment, et celle du Prix du Trocadéro en revanche peut-être un peu courte : il finissait très fort. A considérer l'ensemble de sa carrière, c'est sur 2.000 à 2.200 mètres qu'il doit se montrer sous son excellent jour.

Quant à Calvados III, il doit briller surtout entre 1.600 et 2.000. Sur cette distance, il faut sans doute le compter parmi les tout meilleurs de son année, comme permettait d'ailleurs de le faire déjà sa victoire du Prix Hédouville sur Combourg. Sans tirer arguments des vingt et une livres qu'il rendait à Saperlipopette, la pouliche ayant été fort imprudemment montée, on peut dire que sa performance, à deux livres seulement de son aîné Maboul, est excellente.

Stuart.

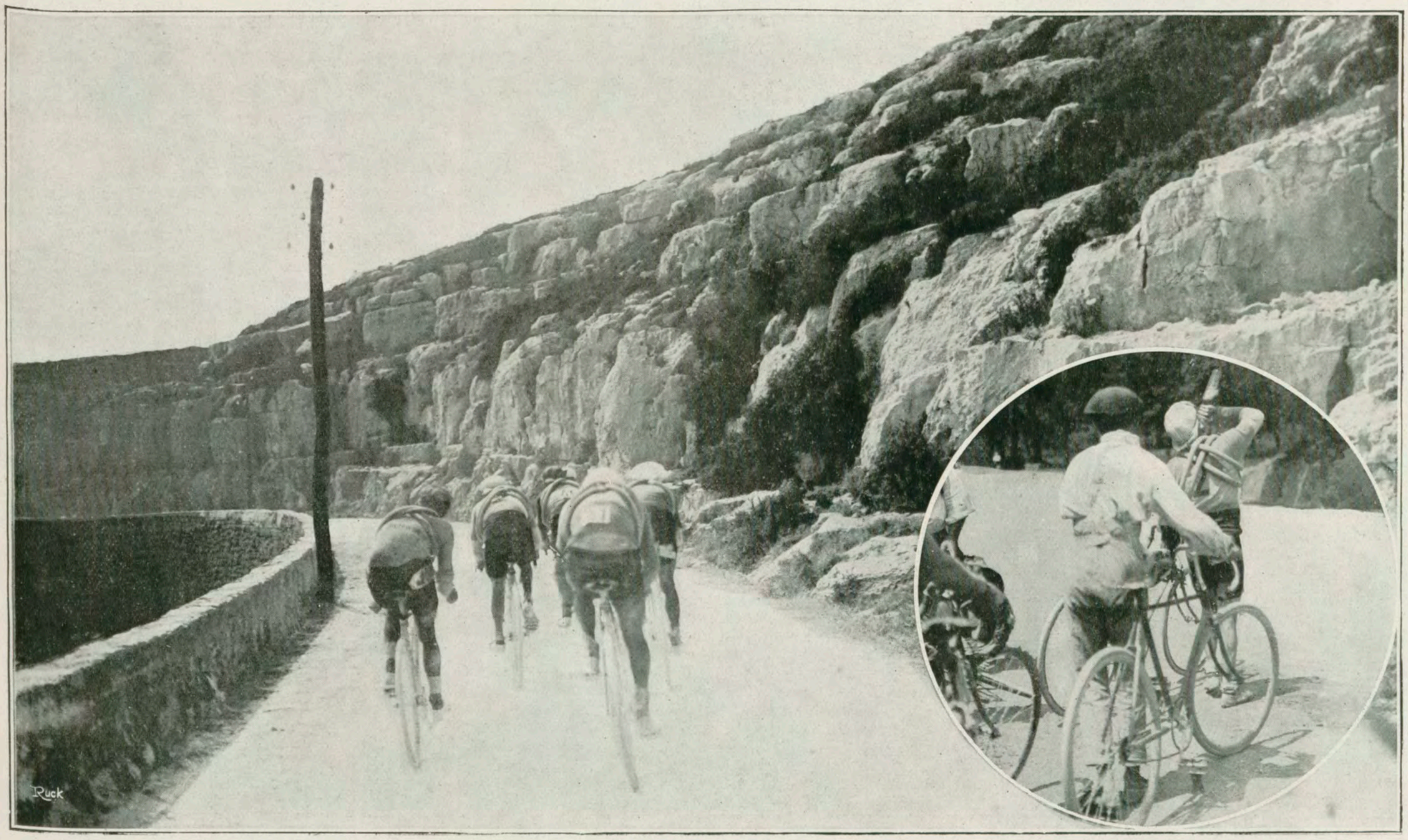
LA 7e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

(Photographies de notre envoyé spécial.)



DANS LA DESCENTE DE L'ESTEREL

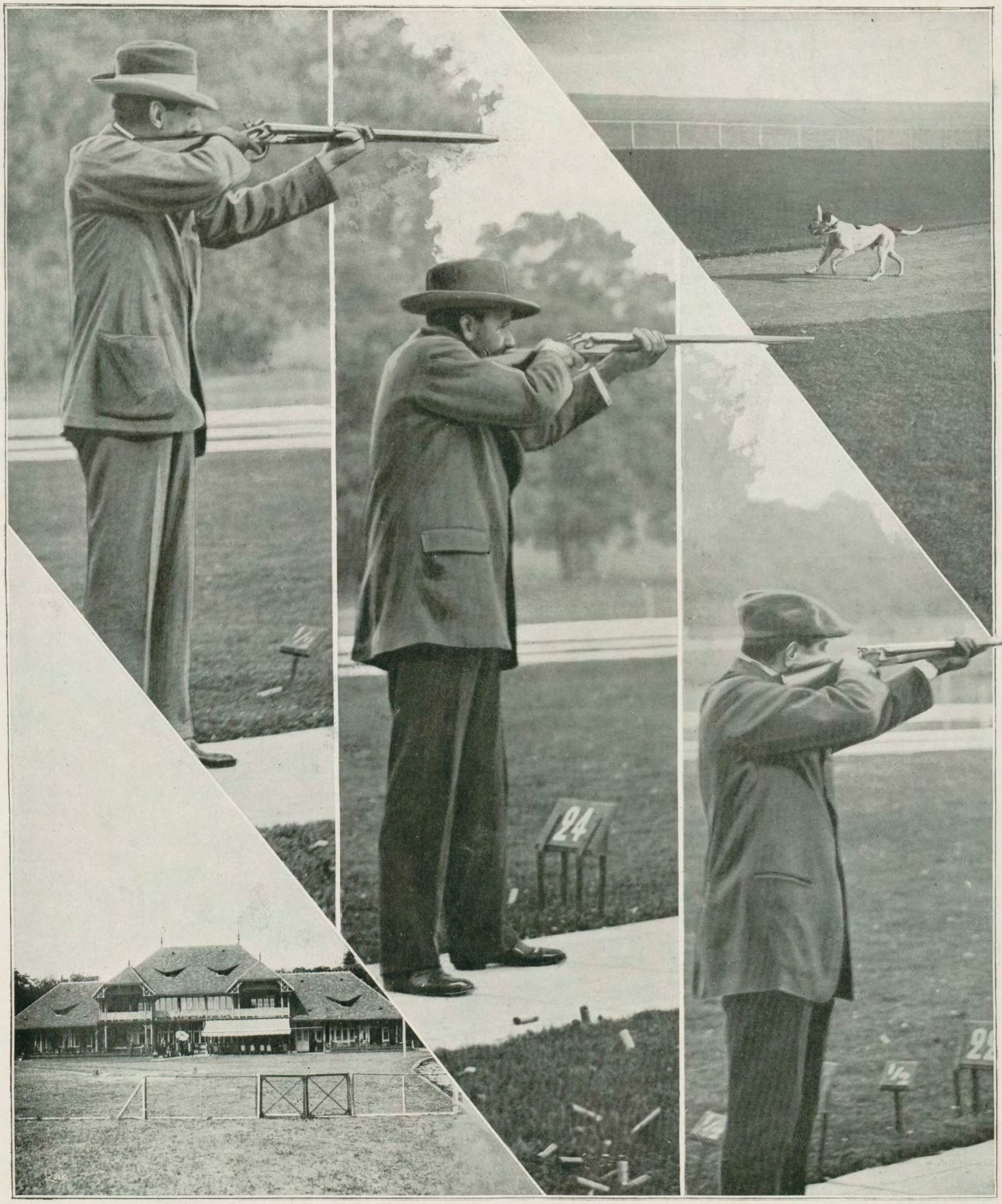
Pierre Heusghem, Vandenberghe et Spiessens se hâtent dans la descente de l'Esterel pour tâcher de rejoindre le peloton de tête qui s'en va à toutes pédales. A gauche, Defraye qui a crevé à Fréjus est lancé à la poursuite des leaders. A droite, Defraye, 1er, et Garrigou, (tous deux sur bicyclette Alcyon,) 2e de l'étape.



LA MONTÉE DE LA GENESTE, PRÈS DE MARSEILLE

Les six hommes du peloton de tête s'observent. Ils ne sont plus qu'à 5 kil. de l'arrivée et se méfient les uns des autres dans la crainte d'un lâchage. Odile Defraye gagne l'étape Nice-Marseille (334 kil.) en 12 h. 6 m. devant Garrigou, Lambot, Lapize, Christophe et Salmon. En médaillon, une halte à une cantine. On sait que par suite de la grève des inscrits maritimes qui empêcha les organisateurs d'établir un service d'ordre à Marseille, l'endroit de l'arrivée fut tenu secret, et c'est devant cinq personnes, pas plus, que finit Defraye, 1er du classement général.

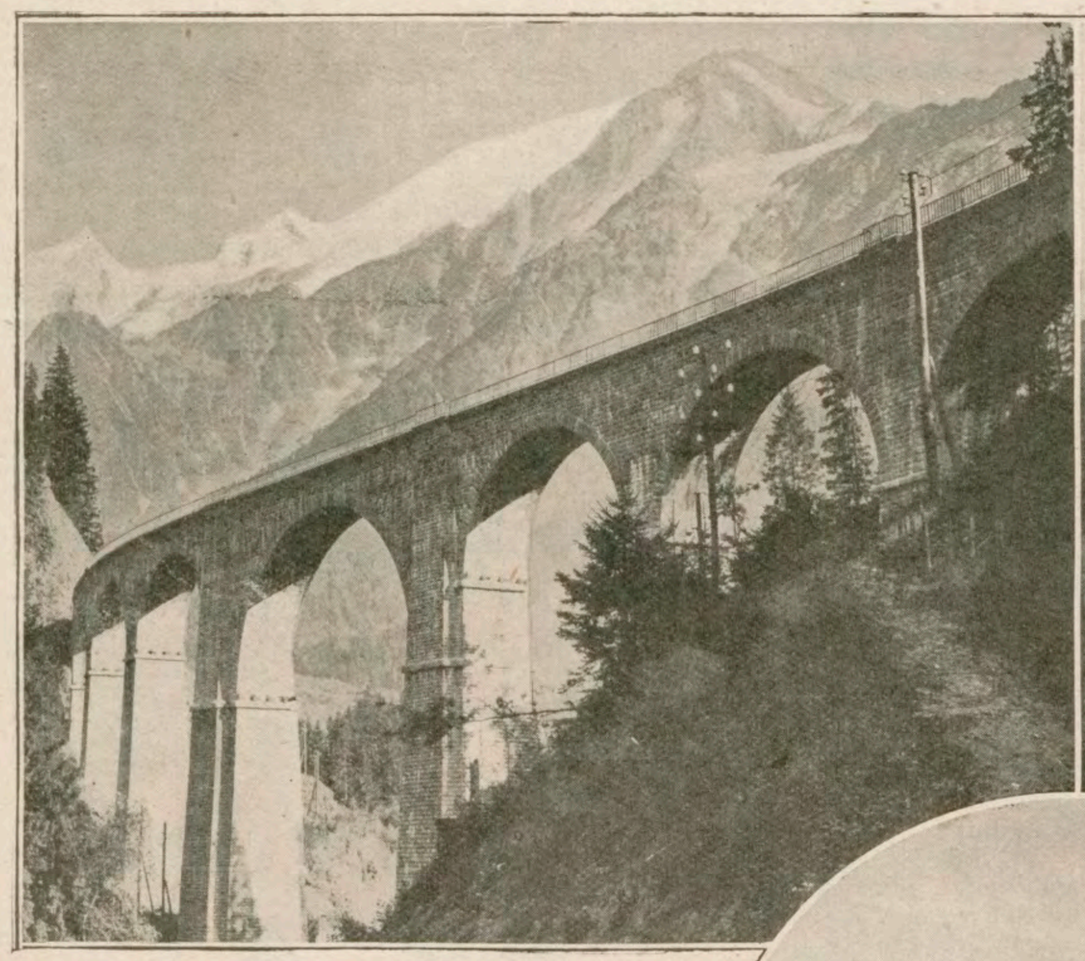
LE GRAND PRIX DU TIR AUX PIGEONS



LES TROIS VAINQUEURS

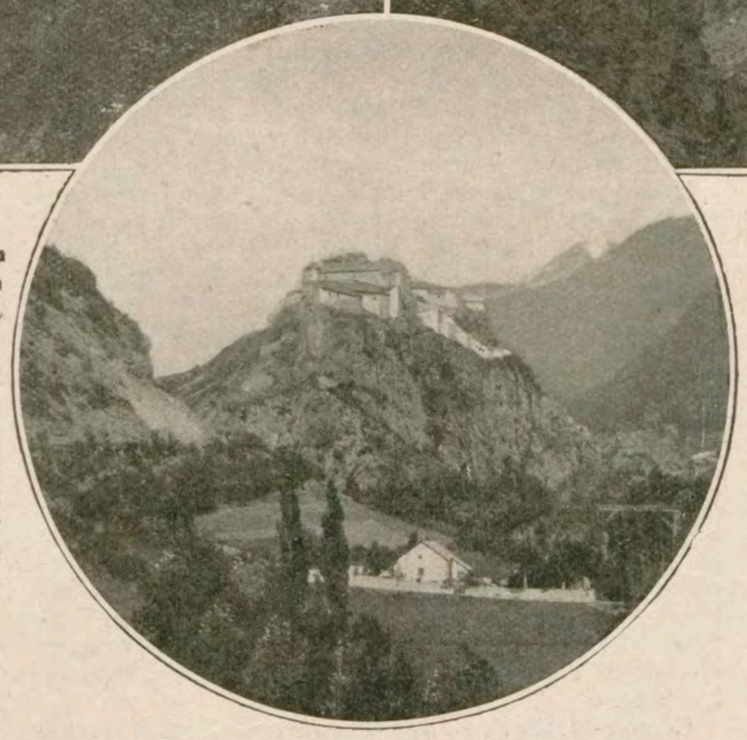
Le Grand Prix du Cercle du Bois de Boulogne est sans contredit la plus importante épreuve de tir aux pigeons de la saison d'été. Soixante-dix-sept tireurs y ont prit part cette année. Les meilleurs fusils français et étrangers se présentèrent sur la planche du tir aux pigeons pour chercher à s'attribuer la victoire. MM. Charles de Woot, Tamboise et Jean Guimet (de haut en bas) se partagèrent les 10.000 francs du Prix, tuant chacun 26 pigeons sur 26. A gauche : une vue du pavillon du cercle du Bois de Boulogne ; à droite : un chien rapporte l'oiseau tué.

L'AUTOMOBILE EN MONTAGNE



LE VIADUC SAINTE-MARIE
C'est au cours de l'étape Chamonix-Evian que l'on franchit ce viaduc, du haut duquel on découvre un admirable panorama de la chaîne du Mont Blanc.

LA CASSE DÉSERTE
Les touristes, au cours de l'étape Briançon-Barcelonnette, traversent l'inoubliable Casse déserte. Au milieu, la vallée du Guil dominée par Château-Queyras.



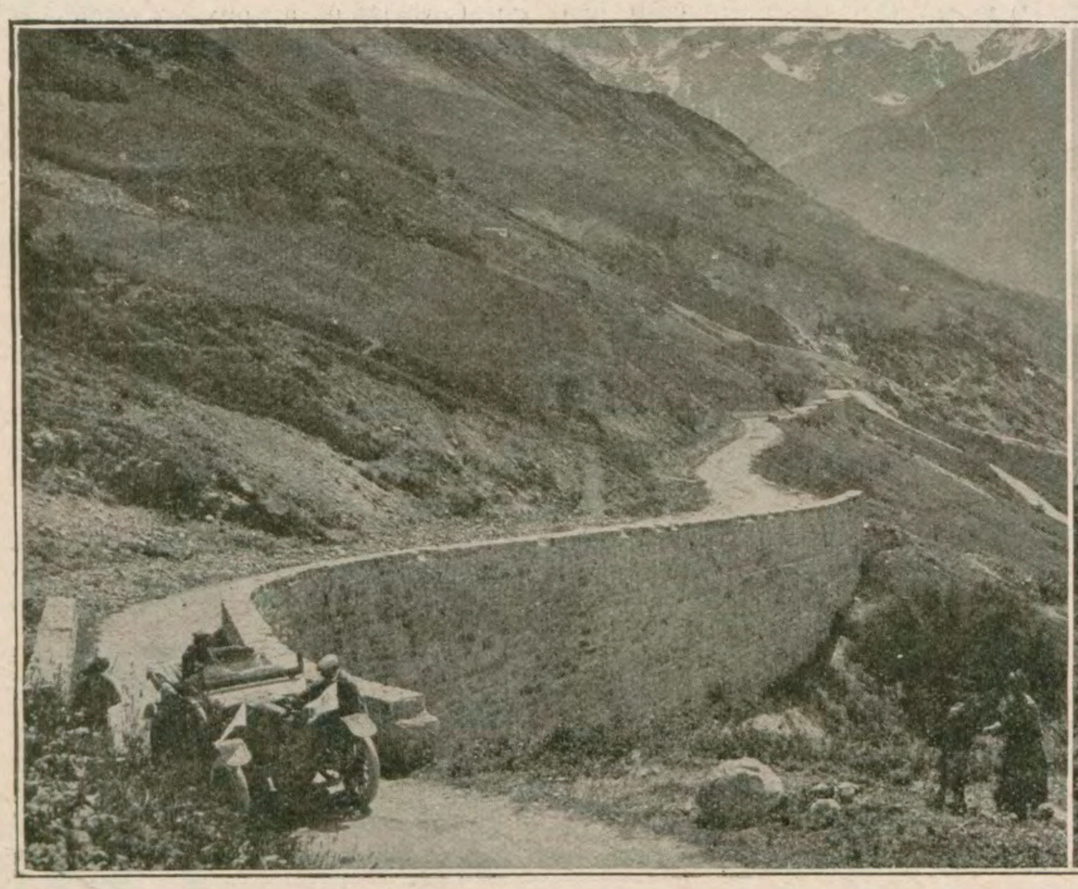
Au moment où les lourdes chaleurs vont nous inciter à quitter l'asphalte brûlant des grandes villes, la montagne nous offre son air pur, rafraîchi sur les glaciers étincelants et les blanches neiges des hautes cîmes. C'est l'époque à laquelle chacun recherche le lieu qu'il choisira pour y passer des vacances reposantes et salutaires; or, il existe une attraction touristique d'un intérêt tel qu'elle doit être connue de tous.

Si l'on vous avait proposé, il y a trois ans, de vous montrer, dans un même voyage de cinq jours, les bords du lac Léman, Evian et les Gorges de la Dranse, Chamonix et le Mont-Blanc, Annecy et son beau lac, l'admirable lac du Bourget et Aix-les-Bains, le rude col du Galibier et le Lautaret que domine la Meige, Briançon et le col d'Izoard, le Queyras et le Col de Vars, réputé jadis presque infranchissable, la vallée de l'Ubaye, le col d'Allos et le haut Verdon, la vallée du Var et les gorges de la Mescla, enfin Nice, ses palmiers, ses orangers, sa merveilleuse baie des Anges, n'auriez-vous pas traité de rêve un pareil projet? N'auriez-vous pas vu là un de ces châteaux en Espagne que crée de toutes pièces une imagination vagabonde?

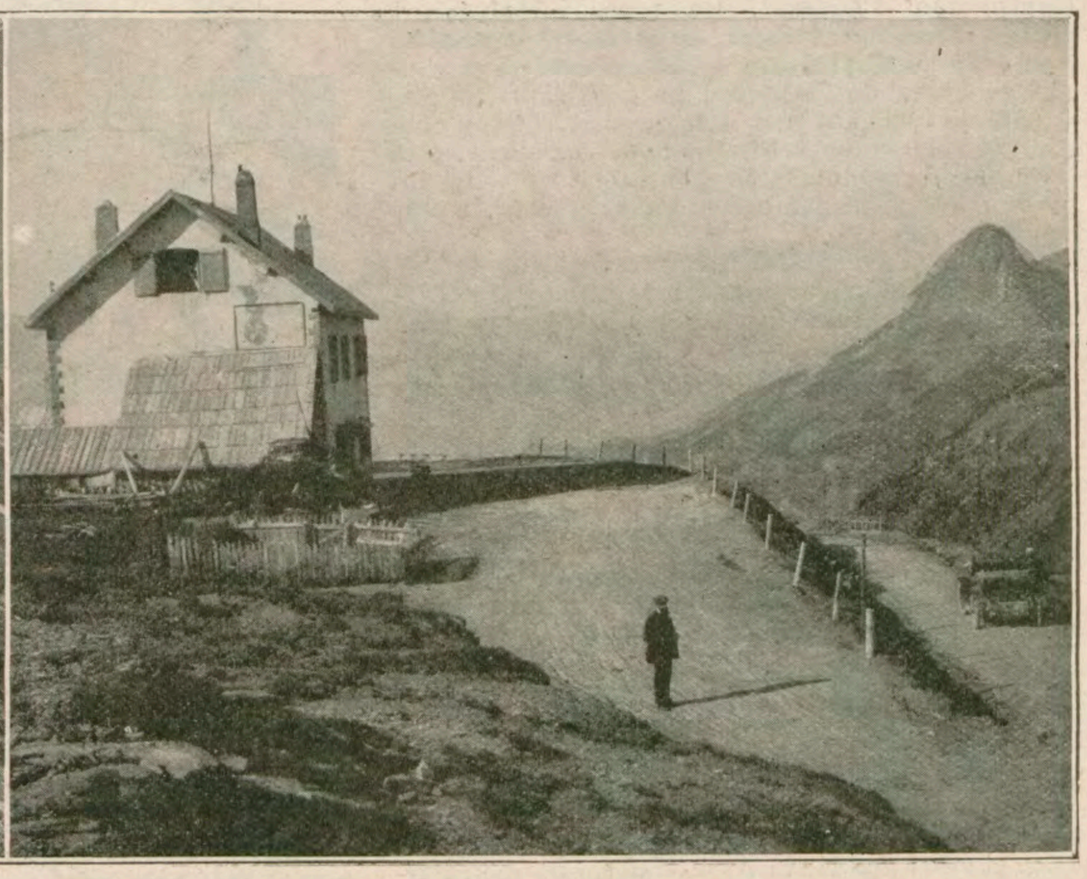
Eh bien! le rêve est devenu réalité! On part de Nice en automobile; on arrive, cinq jours après, à Evian en automobile; 600 kilomètres, un peu plus même, pendant lesquels la voie ferrée n'intervient que pour raccorder quelques parties d'étapes. C'est une ère nouvelle, en effet, qui s'est ouverte pour les Alpes françaises, lorsqu'en juillet 1911 fut inauguré le grand service d'auto-cars reliant la Méditerranée au Léman en cinq étapes d'une journée :

1re étape : Nice-Barcelonnette.
2e étape : Barcelonnette-Aiguilles-Briançon.
3e étape : Briançon-Chambéry.
4e étape : Chambéry-Chamonix (par Aix-les-Bains, Annecy ou Albertville).
5e étape : Chamonix-Thonon-Evian.

Le parcours peut être effectué dans un sens ou dans l'autre. Mais, est-il besoin de le dire, il n'est pas nécessaire de le faire sans arrêt, ni même de l'accomplir tout entier. Pour peu qu'un site vous agrée, rien ne vous empêche d'y séjourner, d'en faire un centre d'où vous pourrez rayonner à votre fantaisie, car l'admirable voyage sur la Route des Alpes, incomparable par lui-même, est peut-être plus précieux encore par les facilités qu'il offre de pénétrer aux plus profonds replis de nos montagnes françaises. F. T.



LES LACETS DU COL DE VARS
La montée du col de Vars est très rude. Les automobilistes découvrent d'admirables points de vue : le Pelvoux d'abord, ensuite le Brie de Chambeyron.



LE REFUGE DU COL D'ALLOS
La dernière étape de la Route des Alpes emprunte la route du col d'Allos (2.250 mètres). Du refuge, on aperçoit la chaîne du Parpaillon, et la Grande Séolane.

La vie d'un champion du ring

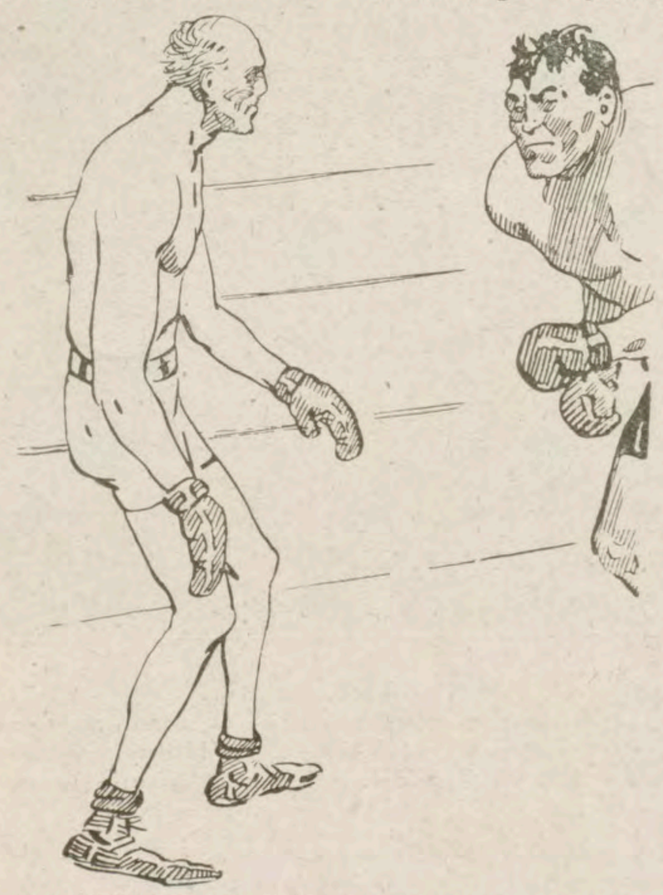
PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

— Eh bien ! comment trouvez-vous cela ?

— Cela me plaît tout à fait, répondis-je, vous êtes très bien pour un vieil homme !

Puis je continuai à toucher Bob au corps et il ripostait par des hooks et des crochets du gauche. La foule hurlait comme une bande de fous. Fitz paraissait devoir gagner, car il n'était pas du tout marqué et moi j'étais couvert de blessures. Le public pensait



FITZ S'ARRÊTA ET RESTA UN MOMENT IMMOBILE...

bien que le vieux champion allait reconquérir son titre. Pour moi je me disais que je gagnerais avec le temps. J'étais tout à fait bien . . .é..e..e.e. . , ni faible, ni fatigué le moins du monde, et il était sûr que Fitzsimmons ne pourrait pas tenir ce train pendant vingt rounds. A la fin, il se fatiguerait lui-même, si même je ne pouvais pas lui porter un coup qui l'enverrait dormir. Sa seule chance était de m'aveugler complètement et de me battre quand je ne pourrais plus parer ni porter des coups. Et même, comme cela, j'aurais toujours pu réussir à éviter.

Mes yeux étaient presque clos quand je revins pour le huitième round. Je marchai .é...é.é.e.. sur Fitzsimmons. Il m'attendit de pied ferme et me porta un coup du gauche au menton. J'esquivai et envoyai mon droit au corps. Puis nous en mîmes dur pendant une minute. Je sentais que Fitzsimmons s'épuisait. Ses coups ne portaient plus et il semblait fatigué. Le moment était enfin venu. Je marchai sur lui et lui envoyai mon gauche au creux de l'estomac. Le gant glissa un peu à côté, le touchant juste à la dernière côte du côté droit et la lui enfonça. Fitzsimmons s'arrêta et resta un moment immobile. Je pense que ce coup lui avait paralysé les jambes et qu'il ne pouvait plus remuer.

— Vous m'avez eu, Jeff, murmura-t-il.

Et, juste au même moment, je lui portai le dernier coup à la mâchoire. Je le touchai des deux mains avant qu'il tombât. Fitz vint durement à terre et l'arbitre Eddie Graney compta les dix secondes. Fitz essayait de se relever et se remettait sur ses pieds au moment précis où Graney venait de prononcer *out !* Il se rangea sur le côté du ring et leva la main.

— Le meilleur homme a gagné, dit-il. J'en suis content.

— Vous êtes l'homme le plus dangereux du monde, répondis-je, et je me considère comme heureux d'avoir gagné comme je l'ai fait.

CHAPITRE XLIII

L'AFFAIRE DE MUNROE A BUTTE

Quelque temps après notre combat, nous fîmes une combinaison, Fitzsimmons et moi pour entreprendre ensemble une tournée d'exhibitions. Fitzsimmons était un gros atout dans notre jeu, à cause du beau combat qu'il avait soutenu contre moi. Partout où nous allâmes, nous rencontrâmes le plus grand succès ; nous parcourûmes ainsi la plupart des états de l'Ouest en boxant l'un ou l'autre contre tout venant. Tantôt c'était Fitz, tantôt c'était à mon tour. Ce fut de cette façon que j'eus l'occasion de rendre Jack Munroe fameux.

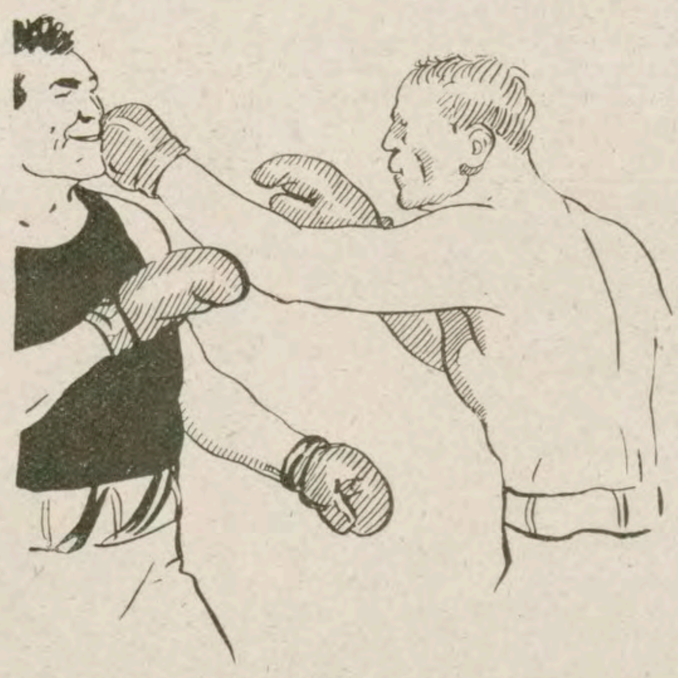
Ce Munroe était un mineur qui travaillait à Butte (Mont.). C'était un bon joueur de football et il avait été champion amateur de boxe pour la côte du Pacifique. Longtemps avant que nous arrivions à Butte, notre agent qui nous précédait l'avait engagé. Je ne connaissais pas du tout ce Munroe. La salle ce soir là, était bondée et la foule s'attendait à voir de beaux combats. L'homme qui avait échu à Fitzsimmons ne connaissait rien de la boxe et il fit une si piteuse exhibition, que Fitz ne put faire autrement que de le mettre knock-out avant la fin du premier round. Mose la Fontise, un bon petit combattant de Montana, vint ensuite et se débarrassa lui aussi de son homme, une espèce de « tocquard » nommé Foley, en un round.

Il ne restait plus que Munroe et moi. Ce n'était pas un spectacle suffisant pour un public comme celui qui s'entassait ce soir-là autour de nous. Je dis à Fitzsimmons que j'allais faire durer Munroe aussi longtemps que je pourrais et essayer d'en donner à la foule pour son argent.

— N'êtes-vous pas fou ? dit Bob. Entrez dedans et finissez le aussi vite que vous pourrez. Vous êtes champion et vous ne pouvez pas vous permettre de jouer avec un tocquard comme cela.

Mais je voulais en faire à ma tête ; aussi je me gardai bien de pousser et je donnai au mineur l'occasion de faire une belle exhibition. Je faisais bien attention à ne pas le toucher, Fitz était fou furieux, quand je revins dans mon coin après le premier round. Il me prit à part et me dit d'en finir. Au second round, je continuai ma démonstration, mais je touchai Munroe à l'estomac et je l'envoyai à terre un peu plus fort que je n'aurais voulu. J'avais peur qu'il n'en revint pas, mais il en revint. Au désespoir de Fitz qui était de plus en plus fou, je laissai mon adversaire en repos jusqu'au quatrième round. Alors, je me décidai d'en finir. Mais chaque fois que je faisais une feinte ou que je m'arrêtais pour lui envoyer un direct, il se laissait tomber à terre et y restait jusqu'à neuf. Il était si souvent sur les genoux, que je n'avais plus aucune chance de l'atteindre. Et voilà l'histoire de Munroe à Butte.

Ce soir-là, Clark Ball se disputa avec Fitzsimmons. Il nous quitta brusquement et signa un contrat avec Munroe. Puis il se mit à télégraphier à tous les



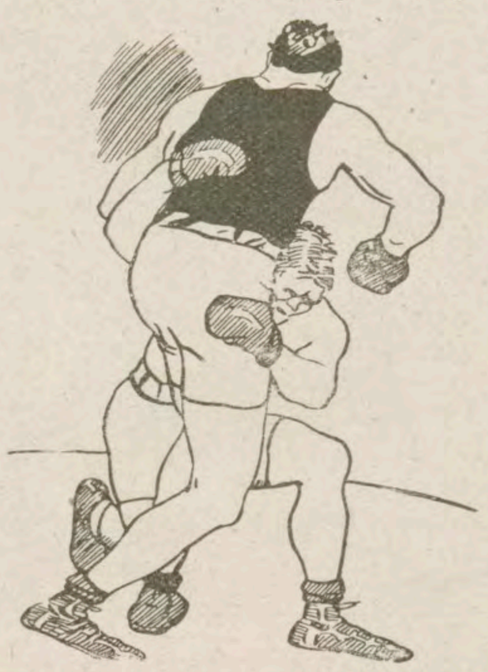
JE DONNAI AU MINEUR L'OCCASION DE FAIRE UNE BELLE EXHIBITION.

journaux, que Munroe avait obtenu la décision sur moi en quatre rounds et qu'il m'avait envoyé à terre.

Fitzsimmons était furieux comme un ours en cage. Il offrit de rencontrer Munroe et de lui donner 5.000 dollars, s'il tenait deux rounds contre lui. Ni Munroe, ni Clark Ball n'acceptèrent. Pour moi, Munroe ne voulait pas faire quatre rounds avec moi pour n'importe quel prix.

Un jour ou deux après, Ball et Munroe partirent pour l'Est, occupant le télégraphe sur tout leur parcours. Quand ils arrivèrent à New-York, ils furent reçus les bras ouverts. Le mineur se présentait partout comme un champion. Tout le monde le suivait dans la rue en l'acclamant. Loin de m'ennuyer, cette histoire me faisait bien rire. Munroe, en réalité, n'avait pas pu combattre un instant à Butte. Tout ce qu'il avait pu faire, c'est de lutter, puis de plonger subitement et de se laisser tomber sur les genoux.

Une fois dans l'Est, ses managers furent assez sages pour le tenir à l'écart jusqu'à ce qu'ils aient



IL ÉTAIT SI SOUVENT SUR LES GENOUX QUE JE N'AVAIS AUCUNE CHANCE DE L'ATTEINDRE.

pu lui apprendre quelque chose. Il était grand et fort, et au bout de quelque temps, il commença à bien faire. Il battit ce pauvre vieux Peter Maher, quoique Peter lui eut presque démoli la tête au premier round. Il se mit aux mains d'un nommé Limerich de Boston et un an environ plus tard il rencontra Sharkey à Philadelphie. Ce fut après mon combat avec Corbett, et j'étais dans le ring. Sharkey mit presque Munroe knock-out, mais le mineur se remit et toucha durement Sharkey aux côtes ; la vieille blessure que je lui avais faite dans notre combat de Coney Island se rouvrit, et le matelot ne put se retrouver avant la fin. Ce combat valut à Munroe quelque réputation.

Après avoir quitté Butte avec notre troupe, Fitz et moi nous travaillâmes encore quelque temps et nous nous séparâmes à Terre Haute. Je revins alors à New-York.

Le 1er mai 1905, je rencontrai Jim Corbett à l'Hôtel Delavan pour signer les conditions d'une nouvelle rencontre entre nous. Corbett m'avait lancé un défi depuis longtemps déjà, et les journaux étaient pleins d'histoires sur notre compte. Tout le monde s'intéressait à ce combat. On estimait qu'il était juste que Corbett eût à nouveau sa chance, après les vingt-trois rounds qu'il avait soutenus contre moi à Coney Island. Je ne puis m'empêcher de rire, quand je pense à quelques-unes de ces histoires qu'on publia avant la rencontre. On allait jusqu'à soutenir que j'avais essayé de tuer Corbett sur le ring, et on ajoutait tout ce que Corbett avait dit de moi à ce sujet. Les reporters couraient de Jim à moi et de moi à Jim, et après ce que nous disions, ou plutôt ce que l'on nous faisait dire, on devait s'attendre à nous voir nous jeter l'un sur l'autre comme deux tigres furieux, quand nous nous rencontrerions.

(A suivre) J.-J. JEFFRIES

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, du n° 696 au n° 716 et le n° 721.

Le Concours de Jeffries

QUELS SONT CES ADVERBES ?

Il s'agit de compléter deux mots — deux adverbes — dont nous ne donnons que les e muets et fermés, laissant aux lecteurs le soin de trouver les autres lettres, consonnes et voyelles.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME

LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.